Skagerrak

NO DOHM

ARNO DOHM

Skagerrak

DIE GRÖSSTE SEESCHLACHT DER GESCHICHTE



Arno Dohm / Skagerrak

Skagerrak

Die größte Seeschlacht der Geschichte

VON

ARNO DOHM

Verlag C. Bertelsmann Gütersloh

Alle Photos in diesem Buch, soweit sie nicht besondere Vermerke tragen, entstammen dem Museum für Meereskunde, Berlin. Die Skizzen sind, mit freundlicher Genehmigung des Marinearchivs, vom Verlag E. S. Mittler, Berlin, aus dem Amtl. Seekriegswerk, Band 5, „Der Krieg in der Nordsee," zur Verfügung gestellt. — Verfasser und Verlag danken den Genannten verbindlich für die freundliche Hilfe bei der Ausstattung dieses Werkes.

12. Auflage 1943

Einband von W. Beuke, Berlin. Druck von C. Bertelsmann in Gütersloh. Printed in Germany

„Rauchwolken Backbord achteraus!“ fällt in die Stille des heiteren Vorsommernachmittags der Ruf des Ausgucks. Der Kapitän nimmt das Glas vor die Augen. Reichliche hundert Seemeilen hat er bereits Kap Skagen und die Küste Jütlands hinter sich, der kleine dänische Frachter „U-Fjord“, und zieht wacker gen Westen, tüchtig qualmend, durch die vom Wind nur leicht aufgekräuselte See. Er hat es eilig, Schottlands Gestade zu erreichen, um aus der Nordsee herauszukommen, die in diesen Zeiten, weiß der Himmel, nicht geheuer ist.

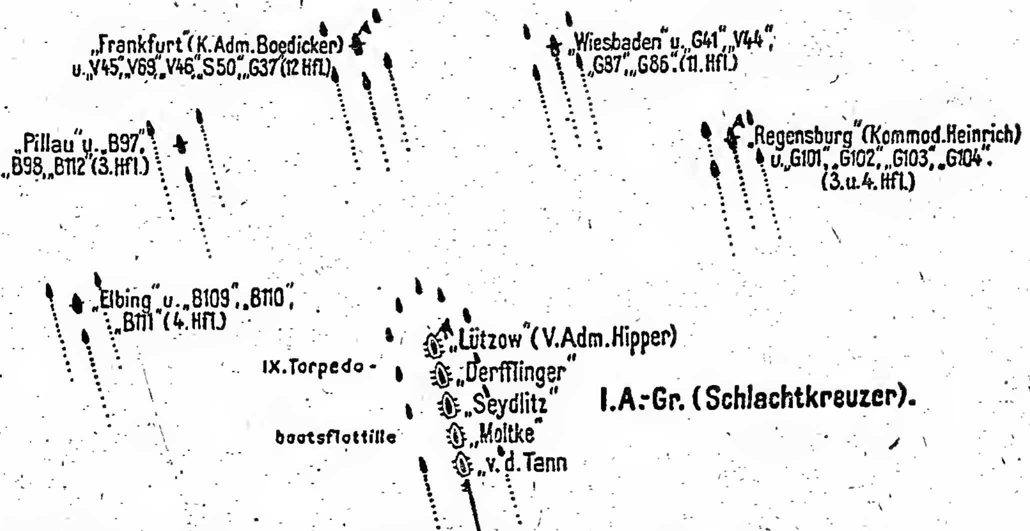
„Zwei Dampfer — Backbord!“ schreit wieder der Mann von oben, stolz, daß er seine Meldung so bald ergänzen kann. Der Kapitän hört gar nicht auf ihn. In seinem Fernglas wachsen die dunklen Rauchfahnen dieser zwei „Dampfer“, zuerst nur längliche Punkte am Horizont, ganz ungewöhnlich schnell. Wie Schneiden von Äxten in die See drückend, werfen zwei scharfe Buge, nahe beieinander, hohe, in der Sonne schneeweiß leuchtende Wellenbogen vor dunklen schmalen Aufbauten empor. Wie die daherstürmen, — das kennt er doch, der dänische Kapitän! Torpedoboote. Aus Süden. Deutsche Torpedoboote! Da soll denn aber — —! Kaum liegt man klar in seinem Kurs auf England, da sitzen sie einem schon im Nacken, diese schwarzen Spürnasen. Merkwürdig, daß die beiden Boote hier

so hoch oben, anscheinend allein, herumkreuzen. Die Engländer, wenn die — —

„Deutsche Kriegsschiffe in Sicht — äußerste Kraft!" ruft er zur Maschine hinab. Zum Mann am Ruder: „Steuerbord — hart Steuerbord!" Und „U-Fjord" wendet, um nach Nordosten auszureißen.

„Verdammter Krieg, verdammte Schnüffelei!" brummt der Kapitän für sich. „Bei jeder Fahrt riskiert man heutzutage Kopf und Kragen. Ich werde ihnen nicht weglaufen können. Die rennen schlank dreimal so schnell wie mein Kasten! Anständig sind sie ja, diese Deutschen, das muß man ihnen lassen. Und ihre Seemannschaft, meine Hochachtung. Treten allerdings sehr bestimmt auf. Vormachen kann man ihnen nicht viel. Na, meine Papiere sind allright. Sehen, daß wir die Brüder fix loswerden. Zeit ist Geld, nicht bloß beim Englishman."

Gerade will er Befehl geben, zu stoppen, da kommt es von oben nochmals: „Rauchwolken an Backbord achteraus!" Wieso Backbord? Nordwesten — da! Auch Kriegsschiffe? Engländer also. Jetzt mag der Teufel die ganze Gondelei holen! „Stopp!" brüllt er ins Sprachrohr. Was bleibt ihm auch weiter übrig. Die Deutschen sind bereits dicht aufgelaufen. Er geht seine Schiffspapiere holen. Sind ja in Ordnung. „U-Fjord" hat gestoppt, sein Qualmen hat aufgehört, und überschüssiger Dampf quillt jetzt weißgrau in dicker Wolke auf.



Marschformation der deutschen Aufklärungsstreitkräfte (31. Mai Nm.).

Sie drehen schon heran, die aus Süden, um längsseit zu gehen. „B 109" und „B 110" sind es, zwei der Begleitboote des Kleinen Kreuzers „Elbing", der am äußersten westlichen Flügel der deutschen Aufklärungsstreitkräfte läuft.

Seit drei Uhr früh, zwölf Stunden sind sie unterwegs, die I. und II. „A. G.", die Aufklärungsgruppen der deutschen Flotte: Admiral Hippers fünf Panzerkreuzer, fünf Kleine Kreuzer unter Konteradmiral Boedicker, und dreißig Torpedoboote. Einen weiten Weg sind sie heraufgedampft von der Jade, in Richtung norwegische Küste, durch eine leere Nordsee. Sie suchen den Engländer. Bisher, rund zweihundert Seemeilen von der Basis, noch immer kein Zeichen vom Feind.

Hoffnung glomm auf wie ein Funke an Bord der „Elbing", als voraus die Rauchfahne erschien. Englische Aufklärer? Vorposten? Wartet, Freunde, dann soll es nicht eine Minute dauern, und unser Hipper, der östlich nach Norden weiter stößt, ist im Bilde.

Nein — ein kleiner Trampdampfer nur. Vergeblich gehofft. Das erledigen die Torpedoboote, so oder so. „Elbing" zieht weiter Nordost.

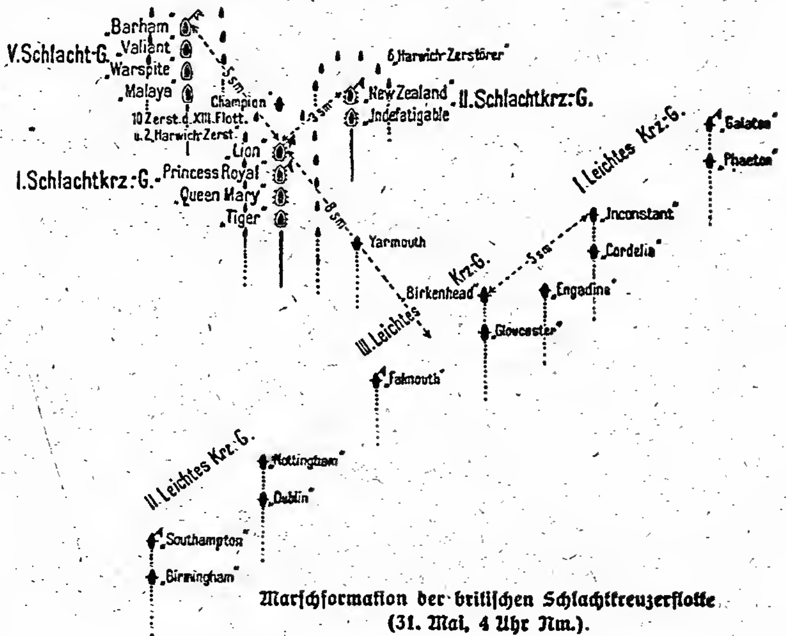
Nur noch vier, fünf Stunden bis zum Dunkelwerden. Wenig Aussicht, Sir John Jellicoe zu begegnen. Die Stimmung wird stumpf. Der Kampf, der große Kampf mit dem Engländer, auf den sie so lange schon warten, er wird nicht kommen. Es scheint, als ob der Gegner sich völlig zurückhält. Und der Tag ist bald um.

Dreißig Meilen westlich von „Elbing", weit außer Sicht, beginnen zur selben Zeit 10 mächtige Schlachtkreuzer und eine Anzahl kleiner Kreuzer, die Verbände des Admirals David Beatty, nach dem Vorstoß aus ihrem Kriegshafen Rosyth im Firth of Forth, nordwärts zu schwenken. Sie wollen sich mit dem Gros, der britischen Hauptmacht, vereinigen, die unter Admiral Jellicoe von Scapa Flow ausgelaufen ist und die Flotte des Admirals Jerram aus Cromarty im Firth of Moray an sich gezogen hat, um eine Bereitschaftsstellung einzunehmen. Beatty hat seine Aufgabe durchgeführt: Vorstoßen auf der Linie Aberdeen-Skagen, bis etwa hundertzehn Seemeilen von der nordjütischen Küste. Nun wird es wohl heißen „nach Hause", und dem Wunsch der obersten Behörde, daß Englands Flotte auslaufe, um sich dem Gegner zu stellen — wenn er wirklich erscheinen sollte —, ist somit Genüge getan.

Am rechten Flügel der Kreuzerflotte, fast 20 Meilen östlich, laufen als Sicherung der Kleine Kreuzer „Phaeton", und ganz außen „Galatea". Das Blinksignal von Beattys Flaggschiff, das Kursänderung auf Nord befiehlt, geht eben zu „Galatea" durch. Sie wird gleich abdrehen, um zu folgen, nach Norden, fort von der Richtung, aus der die Deutschen vielleicht kommen könnten. Befehl ist Befehl. Langweiliges Leben, Aufklärer zu sein, wenn es nichts zu finden gibt und die erwartungsvolle Spannung sich wieder löst in das Einerlei.

Schon um Mitternacht ist Beatty in See gegangen: mit dem I. und II. Schlachtkreuzergeschwader, vier Linienschiffen, dem I., II. und III. Geschwader Kleiner Kreuzer und drei Zerstörerflottillen. 51 Schiffe, die mächtige A. G. der britischen Flotte. Ereignislos ist der Tag verstrichen. Nein, nicht ereignislos für „Galatea". Wie schnell vergißt man doch überwundene Gefahr! Mit aller Vorsicht hatten sie sich aus dem Firth of Forth gewunden. Da lagen Minensperren, wie vor allen nordenglischen Buchten; deutsche Minen und, schlimmer noch: U-Boote waren gemeldet. Deutsche Unterseeboote nachts in der Nähe zu wissen, das zerrt an den Nerven, auch wenn man es nicht zugeben will. Gegen fünf Uhr, als sie eben aus der Bucht heraus waren und erleichtert feststellten, daß die Minen passiert sind, liefen, in der diesigen Morgendämmerung im letzten Augenblick erst bemerkt, zwei Torpedos auf „Galatea" zu. Zum Ausweichen keine Zeit mehr! Ein paar schwere Sekunden, und — befreiendes Aufatmen: sie liefen vorbei, die tödlichen Unterwassergeschosse, eins dicht vor dem Bug, eins hinter dem Heck. Der Versuch, das feindliche U-Boot zu rammen, mißlang.

Seit die Sonne aufging, ist freilich Ruhe, ungestörte Ruhe, und es sieht nicht aus, als werde ein Feind sich zeigen. Wie sollte er auch! Käme er wirklich und brächte er alle seine Schiffe mit, dann würde John Jellicoe mit Englands „Grand Fleet" auf ihn herabstoßen und sie eins nach dem anderen



Marschformation der britischen Schlachtkreuzerflotte
(31. Mai, 4 Uhr Nm.).

zertrümmern, in wenigen Stunden. Dazu könnte der Nachmittag noch ausreichen. Eine Flotte, die es mit der englischen in voller Stärke aufnehmen könnte, die gab es nicht, die würde es niemals geben.

Auf „Galatea" wie auf den anderen Kleinen und Großen Kreuzern sitzen die Matrosen der Freiwache in den Mannschaftsräumen, und wie schon manchesmal vorher, geht heute die Rede darum, ob nicht bald „der Tag" komme, der Tag, an dem die deutsche Flotte von der See weggefegt würde.

Gelangweilt von diesem allzu ruhigen „Seekrieg", der in beinahe zwei Jahren noch nicht zur großen Schlacht geführt, unterhalten sich seit Stunden, auf der Brücke und in ihren Messen, die Offiziere. Meinungen prallen aufeinander.

„Nach Norden also jetzt, zu Jellicoe und Jerram. Pensum erledigt. Nun, war ja vorauszusehen, daß ein Treffen mit den Deutschen nicht zustande kommt. Nichts gesichtet, nichts außer den peinlichen Torpedos in der Frühe."

„Unser Gros steht sechzig, siebzig Meilen nördlich; bis wir bei ihm sind, ist es Spätnachmittag, und die Dämmerung kommt, und dann ist eben Schluß. Dann geht's wieder brav in die Häfen, und Jellicoe kann seine zweihundert Meilen zurücklaufen bis Scapa. Wenn wir Glück haben, rennen wir beim Einlaufen in unsere Bucht, die der Deutsche besonders im Auge hat, auf eine frisch gepflanzte Mine, oder ein Torpedo läuft etwas genauer als heute morgen, und wir finden ein „ruhmvolles" Ende, ohne eine

Schlacht mit den Deutschen erlebt zu haben. Ach, es ist ein Jammer, diese vergeblichen Vorstöße, die nichts anderes werden als Spazierfahrten!"

„Daß wir nicht bis in die Deutsche Bucht vorzudringen brauchen, wenn es nicht unbedingt sein muß, sehen wir alle ein. Doch hier oben, nicht gerade sehr weit von unserer Basis, in erheblicher Entfernung aber vom deutschen Haupthafen, erwarten Sie hier vielleicht die deutsche Hochseeflotte? Ich nicht! Wenn ich der Jellicoe wäre — —"

„Jellicoe! Jellicoe! Sie glauben doch nicht, daß der die deutsche Flotte meidet? Das wäre gelacht! Ich kenne zwar auch deutsche Seeoffiziere ganz gut, und weiß, daß sie tüchtig sind, aber Gros gegen Gros, da bleibt einfach nichts übrig von ihrer Flotte. Bedenken Sie unsere glänzenden Schiffe und unsere Schußleistungen! Und schließlich die Tradition, die Erfahrung von Jahrhunderten in Kriegen zur See!

Jellicoe kann auch nicht, wie er möchte. So gern wir zu kämpfen bereit sind, haben wir es nötig, den Kampf zu suchen? Sollen die Deutschen sich nur näher heranwagen, dann werden wir sehen. Wir haben die rühmlichst bekannte weite Blockade um Deutschland gelegt: von Schottland bis Norwegen hinüber, und im Kanal, riegeln wir die Nordsee vollkommen ab. Die ‚German Sea' — daß ich nicht lache! Für mich ist sie eher ein Vorzimmer Englands, wo wir nur darauf achten müssen, daß die Türen geschlossen bleiben und keine Zugluft

entsteht. Mag sie weiter als ‚Deutsches Meer' auf den Karten stehen, wenn wir sie nur beherrschen!

Kämen die Germans uns bloß erst mal vor den Bug. Das übrige wird Beatty dann schon besorgen. Der wird dem Chef den Sieg in die Hand spielen. Er hat schon einmal mit den Deutschen heftig die Klingen gekreuzt; wenn Sie gestatten, daß ich seine soliden Doppeltürme mit Klingen bezeichne. Jellicoe und Beatty, in richtiger Zusammenarbeit, sind von keiner Macht der Welt zu schlagen. Wenn Beatty — —"

„Moment mal! Wir laufen übrigens immer noch östlich, wenn mich nicht alles täuscht. Vor Minuten schon kam das Signal, auf Nord zu gehen. Es ist 3 Uhr 19. Ob Commodore —?"

Scharf gellen Trompetenstöße durch die Decks der „Galatea". Alarm!! Was ist los?

Die Beobachtung hat einen Ball auf der Kimm ausgemacht, einen hellen Ball in Südost. Commodore Sinclair läßt „Galatea" weiter Ostkurs halten, „Phaeton" folgt, und im größeren Abstand schwenken „Inconstant" und „Cordelia" nach. Die übrigen Schiffe der Kreuzerflotte dampfen bereits nach Norden davon. Da hebt sich der dunkle Umriß eines Dampfers unter der Wolke ab, und hinter ihm, unverkennbar jetzt im starken Fernglas, zwei Kriegsschiffe. Das können nur deutsche sein.

„Alle Mann auf Gefechtsstationen!“ schmettert die Trompete, befehlen die Flaggen B und J am Signalmast. In den Funkraum poltert eine Rohrpost von der Brücke: F. T. An Chef Schlachtkreuzerflotte. „Zwei feindliche Kreuzer gesichtet in Ostsüdost.“ Der Funker hastet am Taster. „Urgent! Dringend!“ Signalgasten flaggen die Meldung an „Phaeton“; von dort eilt sie weiter.

Es sind nicht Kreuzer, es sind nur „B 109“ und „B 110“, die zwei deutschen Torpedoboote, aber es ist doch viel mehr. Es ist die Fühlung mit dem Feind, dem deutschen Gegner. Und wie der diesen Augenblick herbeigewünscht hat, das kann kein Engländer ermessen, wird kein Engländer glauben!

„U-Fjord“, wie vom Schicksal hierher gelenkt, der kleine Dampfer, der nach Nordosten forteilt, ist ‚Funke im Pulverfaß‘ geworden, ohne selbst Schaden zu nehmen. Was machte es jetzt, wären seine Papiere nicht ‚allright‘! Er ist Mittler geworden zu einem Treffen feindlicher Streitkräfte. Zu einem Treffen nur —?

Auf äußerste Reichweite, es sind noch zwölf bis dreizehn Kilometer, eröffnet „Galatea“, kurz nach ihr auch „Phaeton“, Feuer der 15er auf die deutschen Boote, das diese stumm hinnehmen müssen, da sie mit ihrem kleinen Geschütz nicht annähernd den Gegner erreichen können. Der Funker auf „Galatea“ arbeitet wild: An Chef Schlachtkreuzerflotte! „Berichtige letzte Meldung: Nicht Kreuzer, sondern Torpedoboote.“ Und gleich darauf: „Drin-

gend! Ein Kreuzer, wahrscheinlich feindlicher, in Ost. Steuert Ostsüdost."

Ja, jetzt ist es ein Kreuzer! „Elbing" ist es, die bereits Nordost voraus lief, während ihre Begleitboote den Dampfer untersuchten. „Elbing", durch die Schüsse aufmerksam geworden, kommt zurück mit hoher Fahrt. Fern im Südwesten zeigen sich ihr als dünne Striche die beiden feindlichen Schiffe. Sehr klein noch, wachsen sie schnell aus der See. Was sind es? Panzerkreuzer?

Freudestrahlend ist „Elbings" Besatzung auf die Gefechtsstationen gerannt, als „B 110" richtungweisend mit dem Blinker morst: „Einzelne feindliche Streitkräfte." Sekunden darauf rasselt die Trommel, jubelt das Horn „Klar Schiff zum Gefecht!". Die Kriegsflagge steigt in die Toppen, rauscht aus. Fieberhaft gespannt stehen die Mannschaften an den geladenen Rohren. „Einzelne feindliche Streitkräfte?" Vorhut also? Vorhut von Jellicoe? Oder nur Aufklärer, allein in See? Kleine Kreuzer? Panzerkreuzer? Sind zu weit ab noch, sie genau zu erkennen. Einerlei auch. Wenn nur die „Grand Fleet" unterwegs ist, heute.

Klein ist die Nordsee auf der Weltkarte, winzig klein, und doch groß. So groß wie ganz Deutschland. Flotten können sich auf ihr verfehlen, wenn die eine nicht will. Wir wollen nicht verfehlen, wir wollen treffen! Will Jellicoe —?

⁂



Vizeadmiral Reinhard Scheer,
der Flottenchef

„Elbings“ Männer stehen an den Geschützen, während sich ihr Schiff mit Volldampf den Wassersäulen nähert, die um die kleinen Boote emporbranden. Noch sind sie heil, die gewandten Späher. Sie entkommen den feindlichen Salven.

Scharf stechen Augenpaare auf Vormars und Brücke der „Elbing“ durch die Gläser. Funkmeldung ergeht an den Hochseechef: „Feindliche Panzerkreuzer in Sicht, in West zu Nord.“

Worauf warten wir noch? Kaum meistern sie ihre Ungeduld, die Männer auf „Elbing“. Eine Ewigkeit schon, seit „Klar Schiff“ angeschlagen. Längst müssen die Entfernungsmesser den Gegner gepackt haben. Sie haben ihn auch.

Ewigkeit? Es sind nur Minuten, da nehmen sie beim Signalmast die beiden Flaggen zur Hand, die zwei kleinen Flaggen, auf die es jetzt ankommt, rotgelb gestreift und blaurotblau. J und D. Jot Dora! „Feuer eröffnen!“

Sie wehten auch vor fünf Wochen über „Elbing“, als der neue schnelle Kreuzer stolz mit auf Yarmouth vorstieß. Da waren sie nur für zehn Minuten auf ein paar Zerstörer zu Schuß gekommen. Wird es heute Größeres geben? Nur erst heran an den Gegner!

Frage: Entfernung? 150 Hundert? Es sind mehr. Nein, weniger schon! Wir reichen nicht hin! Und ob wir hinreichen, verlaß dich drauf! 3 Uhr 31. Entfernung 140 Hundert.

Jetzt — Jot Dora flattern! Die Glocken schrillen: „Feuer eröffnen!!“

3 Uhr 32. Krachend verlassen die ersten Granaten aus den Buggeschützen von „Elbing" die Rohre, — die ersten deutschen Schüsse des Tages. Wie werden sie liegen? Es ist kein leichtes Schießen, laufen doch die Gegner mit hohen Geschwindigkeiten im Passiergefecht, die Engländer nach Nordwest, „Elbing" von Nordost auf Süd.

Wasserfontänen springen auf um den Gegner. Auch um „Elbing" springen sie — eine — vier — sechs. Kleine Kreuzer sind's drüben, nicht Panzerkreuzer. Weiter! Salve! „Salve — feuern!" Sind es Minuten, sind es Sekunden — da kommt aus dem Krähennest eine Meldung, die wie der Blitz in alle Zellen des Schiffes dringt: Treffer beim Feind! Hurra! Treffer drüben unter der Brücke. Freude des Kampfes! Hatte der Gegner den ersten Schuß — den ersten Treffer hat „Elbing"! Und er sitzt gut. Unter der Kommandobrücke der „Galatea" ist das Geschoß eingefallen, durchschlägt mehrere Decks und — detoniert nicht! Heil liegt es im Bauch des Schiffes. Eine 15er Granate tief im Innern berstend, das wäre ein böser Anfang geworden. Vielleicht schon ein Ende. „Galatea" hat Glück, heute früh und jetzt. Sie darf sich rühmen, den ersten Schuß gefeuert zu haben, mit dem das „great game" begann. Ein „großes Spiel", so sieht es der Engländer an, wie einen Wettkampf, des Sieges schon sicher.

Der erste Treffer sitzt, und die ersten Granaten, die nicht ihr Ziel gefunden, sind eingefallen in ein Schlachtfeld, das keine Wunden und Narben bewahrt; in die See, die ewig veränderte, ewig gleiche See, die seit Jahrtausenden die Menschen und Dinge in ihre Tiefe nimmt und sich schnell über ihnen schließt, als sei nichts gewesen.

Ein großes Schlachtfeld soll es werden, dieses Stück Nordsee, in dem jetzt die ersten Donnerschläge der Granaten die Stille des freundlichen Maientages zerreißen.

Im Osten, ungefähr fünfzehn Meilen von der Stelle, auf der „Elbing", „Galatea" und „Phaeton" in schnellem Gefecht die Rohre ihrer Kanonen heißfeuern, steht Hipper mit seinen fünf Schlachtkreuzern.

Nicht lange währt das Gefecht der leichten Streitkräfte. Bedenklich scharf eingegabelt sind „Elbings" Salven, und gleich nach der ersten, die den Treffer bringt, dreht „Galatea" mit hoher Fahrt auf Nordwest ab.

Commodore Sinclair will „Elbing" und die anderen Kreuzer, deren Rauch er eben am Horizont bemerkt, zu den Schlachtkreuzern hinüberziehen. Hinter den dünnen Rauchstreifen im Osten hat er noch „heavy smoke" entdeckt, dicken Qualm. Panzerkreuzer vermutet er dort und meldet dem Schlachtkreuzerführer: „Dringend! Habe gesichtet starke

Rauchwolken wie von einer Flotte, in Nordnordost." Folgt ihm „Elbing" mit den übrigen Schiffen jetzt nach Nordwesten, so wird er sie bald „oberhalb" von Beatty haben und ihm Gelegenheit geben, sie mit seinen schnellen Panzerschiffen im Halbkreis zu umfahren, abzuschneiden und zu vernichten. Mit dem V. Schlachtgeschwader zusammen verfügt Admiral Beatty über gewaltige Waffen.

Klug gedacht, Sinclair. Triumphierend sendet der Commodore einen Funkspruch an seinen Admiral: „Dringend! Ziehe Feind hinter mir her auf Nordwest, scheint zu folgen."

Und wirklich, „Elbing" folgt. Um ihr Ziel nicht loszulassen. Aber sehr bald hat ihr Kommandant erkannt, daß er Besseres tun kann als dem feindlichen Gros entgegenlaufen. Er dreht auf Nordnordost, wo er bald Fühlung bekommt mit den Kreuzern „Frankfurt" und „Pillau". Schade, daß er von „Galatea" und „Phaeton" ablaufen muß, gerade jetzt, so gut eingeschossen! Doch vor der Hauptaufgabe muß ein Ehrgeiz, sei das Ziel noch so lockend, zurücktreten.

Auf eine falsch abgelesene Scheinwerfermeldung von „Elbing", die durch Zahlenverwechslung ergibt, daß im Westen eine feindliche Flotte von „24 bis 26 Linienschiffen" stehe, ist Konteradmiral Boedicker, der Chef der II. A. G., zu der außer „Elbing" und seinem Flaggschiff „Frankfurt" noch „Pillau", „Wiesbaden" und „Regensburg" gehören, schleunigst aus seiner nördlichen Fahrt herum nach Westen vorge-

stoßen. Aufklären ist die erste Pflicht der Kreuzer, und wo sie am nötigsten scheint, wird sie zuerst durchgeführt.

Der Irrtum im Signal ist bald darauf berichtigt. Inzwischen sind drüben vier Kleine Kreuzer klar ausgemacht, vier weitere noch aufkommend aus Westen.

Um 4 Uhr 12 nehmen „Fankfurt", „Elbing" und „Pillau" — „Wiesbaden" und „Regensburg" läßt Boedicker zurück — auf 150 Hundert gemeinsam die Spitze des Gegners unter Feuer. Der Feind staffelt jedoch schnell ab, und die Reichweite der 15 Zentimeter-Geschütze ist bald überschritten. Sie jagen weiter nach.

Admiral Hipper, der, weitab noch, von Osten heranläuft, hat bei Empfang der ersten Meldung: „Feindliche Panzerkreuzer in Sicht, West zu Nord" — sofort alle Möglichkeiten erwogen.

Wie stehe ich zum Feind? Was hat er vor? Wie kann ich ihn am günstigsten fassen? Wie eine Falle vermeiden? Wie stark ist er wirklich? 24 bis 26 Linienschiffe?

Jetzt kann Hipper die „Elbing" erkennen, sieht die Einschläge, die um sie liegen, und vermutet, daß „Elbing", alleinstehend, von überlegenen Kräften nach Süd bis Südost abgedrängt werden wird. Also Kurs Südsüdwest mit den Panzerkreuzern, „Elbing" entlasten und dreinschlagen. 3 Uhr 30 befiehlt er seinem Geschwader: „Dem Führer folgen."

Wie stark der Feind ist, werden wir schon feststellen. Das ist Hipper. Schnell geht er drauf, aber kühl wägt er auf dem Anmarsch alle denkbaren Entwicklungen ab und entscheidet gelassen, taktisch und seemännisch unbeirrt sicher, das Nächstliegende.

3 Uhr 34 gibt er Befehl: „Klar Schiff zum Gefecht!" Blitzschnell ist das Signal durch die Linie. Trommel und Horn rasseln und schmettern. Alarmglocken kreischen, Pfeifen gellen und rufen die sechstausend Mann in allen Decks der fünf Schiffe auf die Stationen. Zum Kampf! Helle Begeisterung brandet auf „Lützow", auf „Derfflinger", auf „Seydlitz", „Moltke" und „von der Tann". Begeisterung, gehüllt in den Mantel der Kampfdisziplin, die starr die Aufgabe im Auge behält: Meine Pflicht. Werde sie erfüllen bis zum letzten Atemzug, Sieg oder Untergang. Jeder Offizier, jeder Mann. Da oben auf „Lützow" steht Hipper, mein Vorbild. Ein Führer, für den ich durchs Feuer gehe. Durchs Feuer? Viele der Männer sind mit ihm schon durch feindliches Feuer gegangen, mit ihm und auf diesen Schiffen. Und viele im Feuer geblieben. Durchs Feuer — sie fühlen, daß sich dies Wort heute bewahrheiten wird wie nie vorher. Drüben haben sie sehr schwere Geschütze. Aber wir, wir haben einen Willen, den du nicht leicht brechen wirst, Engländer.

„Klar Schiff zum Gefecht!" Die Kriegsflagge steigt stolz in den Großmast und weht aus an der Gaffel. Herrliche, geliebte Flagge, der zu Ehren

sie tausendmal sangen. Auf „Lützow“, dem neuen Flaggschiff, weht die Flagge des Admirals. Hipper führt. Voran! Dem Führer folgen. Ja, folgen.

Alle Schotten, Türen und Panzerluks sind im Augenblick dicht, die vielen Bullaugen geblendet. Schweigend und drohend ziehen die fünf Schiffe ihren Kurs. In den Verbänden schwingend, wie in Kampfbegier, unter dem pulsenden Preß der Maschinen. Kahl und nackt sind die Decks, flach und glatt furcht das Vorschiff die See. Schweigen. Nur die Bugwelle rauscht, das Heckwasser wirbelt, von den Schrauben gepeitscht. Die Flaggen knattern im Wind. Außen nicht vernehmbar das Brummen der mächtigen Maschinen, die drinnen rasen. Schweigen.

Fünf Panzerkreuzer. Hunderttausende von Tonnen, nur Stahl und Eisen. Wie spielend trägt die See sie dahin, die schon unzählige Schiffe in endlosen Jahren getragen. Eine Viertelmillion Wellenpferde treiben die Schrauben der Fünf. Hundertmillionenwerte treiben sie an. Und hinter den Panzern ist Leben. Über sechstausend Menschen. Vieltausend Gedanken in ihren Hirnen und jeder Gedanke dem Sieg und dem stählernen Tod, den die Hände leiten. Unwägbare Werte an Kampfgeist hinter den Panzern.

Lautlos quillt Qualm aus den dicken Schornsteinen. Unhörbar außen drehen sich Rohre, die kleineren kurzen der 15er in den seltsamen Winkeln der Kasematten in halber Höhe der Bordwand mittschiffs.

Über ihnen, auf den Panzerdecks, starren in Paaren längere Rohre.

Die Türme. Genial erdachte technische Wunder. Wie hohle Schrauben mit flachen Köpfen sind sie tief eingesenkt in den Schiffsleib. Mühelos schwenkbar die schweren Schädel, drehen sie leise auf Kugellagern. In den fünf Stockwerken der runden Schächte stehen und hocken 70 bis 80 Mann, unsichtbar einander die einzelnen Gruppen, die das stählerne Futter an die Rohre wuchten, die Rohre, die gierig die Riesengranaten schlucken. Hart rasseln die Aufzüge, die fördern helfen. Granaten, in grellen Farben gemalt, Kartuschen in Hülsen, Granaten — Kartuschen.

Tief unten die Kammern mit Munition. Tausende Zentner von Pulver. Granaten, Granaten, Stapel und Reihen.

Aus den Augenhöhlen der Panzerkuppeln ragen die Rohre, je zwei, und richten sich drohend gen Himmel. Weite Entfernungen gilt's, wenn es losgeht. In mächtigen Kurven müssen die Geschosse das Meer überwölben, sollen sie an ihr Ziel gelangen. Dreitausend Meter in vier Sekunden durchrast das Geschoß den Raum, von hundert Kilo Pulver getrieben.

Zweiundzwanzig Türme. Vierzehnmal zwei mit 28er Rohren, und achtmal zwei mit 30,5.

„Schwere Schiffsartillerie." Alles ist schwer, alles gewaltig auf Panzerschiffen. Am leichtesten wiegt der Mensch. Doch er ist es, der sie lenkt, die Kolosse und Türme.

„Klar Schiff!" Lange schon sind sie gefechtsklar

an diesem Tag. Noch eine Stunde vorher war Geschützexerzieren. Ex-er-zieren. Der übliche Drill, zum tausendsten Mal. Er hatte sie wahrlich nicht froh gestimmt, denn sie drängen nach Kampf und längst ist Mittag vorüber.

Jetzt aber, jetzt ist es anders — „Klar Schiff!" — es wird ernst! Kantig werden die jungen Gesichter der Matrosen. Kraft strömt durch ihre Adern. Kampf wird es geben! Wie lautet das Lied?

„Und wenn ein feindlich Schiff uns naht,
und 's heißt ‚Klar zum Gefecht',
so drängt es uns zu kühner Tat . . ."

Letzte Sicherung nur ist dieser Befehl für Klar Schiff. Dem Kommandanten zu zeigen, daß alles in Ordnung, daß nichts, nicht das Kleinste, vergessen wurde im tausendfältigen Stahlbau, der Schlachtkreuzer heißt.

„Mittelartillerie klar!" Sechzig Geschütze der 15er sind schußbereit. 1200 Mann warten an ihnen. Welche Batterien werden eingreifen dürfen? Laufendes Gefecht wird Hipper schlagen. Wird das an Backbord, wird es an Steuerbord sein? Kommt die mittlere überhaupt zum Schuß? Prüfend schwenken sie ihre Rohre und suchen im Zielfernglas nach dem Feind.

Auch im komplizierten Mechanismus der Türme ist alles in Augenblicken gefechtsbereit. Auch die „Schwere" ist klar. „Artillerie ist klar!" melden fünf Offiziere ihren Kommandanten. Wir sind gewappnet, Engländer.

Maschinenzentrale. Helle und Hitze. Stählerner, kupferner, messingner Glanz und fettig geschmeidiger Schimmer. Da werfen die leitenden Ingenieure wachsame Blicke in alle Winkel ihres Reiches der Kraft. Maschinen, Turbinen, Rohre und Kessel, treibende Wucht und riesiger Druck. Schlag auf Schlag laufen die Meldungen der Stationen zusammen. Alles klappt wie am ruhigsten Friedenstage. Durch Telephone, Sprachrohre, Zettel kommt Meldung auf Meldung. So zeichnet sich schnell, wie in metallenem Mosaik, das Gesamtbild Maschinenzentrale im Kopf des Ingenieurs:

„Hauptmaschinen klar!" „Elektrische Anlagen klar!" „Rudermaschinen klar!" „Kesselraum eins — drei — zwei —, fünf, vier, alle Kesselräume klar!" „Kohlenbunker, Reparaturkolonnen, Leckdichtungsgruppen, — klar!" Und freudig meldet er nach oben, dem Kommandanten: „Maschinen klar zum Gefecht!"

Vor fünfmal fünfzig Feuerungen stehen fünfmal fünfzig Heizer, von der Weißglut, die aus den Feuertüren atmet, gedörrt. Sie und ihre Kameraden, sie haben schon schweren Dienst geleistet in all den Stunden seit heute Nacht, Gefecht oder nicht. Höher den Dampf in allen Kesseln, höher den Dampf! Viel wird noch verlangt werden von diesen Kesseln. Und die Kessel sind sie, diese fünfzig Mann. Die Kraft der Bewegung des Schiffes, sie liegt in ihren nervigen Fäusten, die mit den langen schweren Pokern die zackigen Schlacken von den Rosten brechen, mit kratzenden Schaufeln in unersättliche Eisenrachen

den Fraß von frischer Kohle werfen, Hunderte von Zentnern in wenigen Stunden.

In den zahlreichen Zellen der fünf Leiber aus Stahl sind über 6000 Mann auf den Posten.

Am Sehrohr oben steht Hipper, bei ihm sein getreuer Stabschef Raeder. Weitere Meldungen sammeln sich hier. Es scheinen Widersprüche darin, jedenfalls Unklarheiten. Keine Linienschiffe also? Vier Kleine Kreuzer nur, mit denen „Elbing", „Frankfurt" und „Pillau" auf Nordkurs jagen? Ihnen nach. Kurs West.

Im Hintergrund muß ein Gros anlaufen, das ist nur zu wahrscheinlich. Weiter herum: Westnordwest, Nordnordwest.

Ununterbrochen erfolgen von seiner „Lützow" die Befehle: Signale an das Geschwader, mit Flaggen und Blinker: Kursänderungen, Geschwindigkeit, langsamer, schneller, Kiellinie, Fahrt erhöhen, vorbereitende Feuerverteilung. „Wiesbaden" und „Regensburg" halten an Steuerbord mit.

Admiral Beatty fährt ebenso „Schlange", und überlegt die Möglichkeiten. Wie diese Kreuzeradmirale, geschickte und entschlossene Geschwaderführer, den Gegner zu stellen suchen, noch ohne Sicht, das müßte man aus den Wolken beobachten. Sie schweben nicht in Wolken, sie stehen fest in ihren Kommandotürmen und tragen Verantwortungen, die einen ganzen Mann erfordern.

Die „Rätsel" unbeobachteter Bewegungen des Feindes lösen zu helfen, dafür haben sie tüchtige

Navigationsoffiziere, und haben Erfahrung. Aber immer bleibt ein „Risiko", ein großes „Wenn". Gerade dieses ohne Wanken in Kauf zu nehmen, in jeder Lage den Kopf oben zu behalten, das macht den rechten Kreuzerführer.

Nach „Galateas" Meldungen, aus denen er entnimmt, daß stärkere Streitkräfte in Ost und Nordost stehen müssen, geht Beatty auf Ost bis Südost, mit dem Ziel, den Gegner abzuschneiden vom Rückweg. Noch kann er ihn nicht sehen. Fast dreißig Meilen liegen noch zwischen den Flaggschiffen der Feinde. Als Beatty von Süden nach Osten herumholt, hat Hipper gerade seine Schiffe auf Nordwest-Kurs gelegt.

Wo steht der Feind? Ganz sicher ist Beatty nicht. „Nördlich muß er stehen, denn ich bin schnell, sehr schnell im Bogen über Süd nach Ost gelaufen und habe ‚unten' nichts gesichtet. Also Kurs mehr Nordost jetzt."

Mit 24 Meilen Fahrt ziehen seine Schlachtkreuzer dahin, zehn Meilen hinter ihnen folgt das V. Geschwader, durch Befehlsverzögerung „abgerissen".

Hipper läuft seit 4 Uhr 10 mit 23 Meilen Nordwest, denn nur dort kann nach seinen Berechnungen der Feind jetzt sein. Bald wird er ihn in Sicht haben.

4 Uhr 10! In dieser Minute gibt Admiral Scheer den Befehl an die Flotte „Klar Schiff zum Gefecht! Alle Fahrt. Kurs Nord!".

Brausender Jubel auf den Schiffen, die unter seinem Kommando laufen. Auf sechzig Schiffen.

Ja — Admiral Scheer ist in See mit der Hochseeflotte! Nordwärts führt sein Kurs!

Den Feind zur Schlacht zu zwingen mit allen Waffen auf beiden Seiten, ist sein Ziel.

Zwei Jahre hat er in ohnmächtigem Grimm auf die Tat gehofft, auf einen entscheidenden Vorstoß dieser Flotte. Erst jetzt, da er selbst ihr Führer geworden, kann er durch seinen Willen die Tat vollbringen. Vielleicht. Nein, es muß gelingen!

Nichts hat er unversucht gelassen in der kurzen Spanne seiner Führung. Sofort Bewegungsfreiheit erwirkt, die einengenden Befehle gesprengt, die die Flotte zu untätigem Liegen verdammten; sie gar unversehrt „aufsparen wollten für spätere Friedensverhandlungen". Unfaßbarer Gedanke für einen Kämpfer, im Krieg um Sein oder Nichtsein!

Doch Englands Flotte hält sich sehr zurück. Sie begnügt sich mit der Blockade der Nordsee, denn England ist sicher, daß Deutschland, wirtschaftlich abgeschnürt, allmählich von selbst erlahmen muß.

Der erste Stoß Scheers, der den stummen Gegner aufrütteln soll und seine Wirkung nicht ganz verfehlt, fällt im April: erneute Beschießung der britischen Küste, verblüffender Angriff nach diesen zwei Jahren, in denen Englands Flotte stärker und sicherer geworden ist.

Nicht aufhören. Der Feind darf sich nicht erst wieder beruhigt auf seine Übermacht verlassen. Er muß heraus, damit die beiden stärksten Flotten ihre Kräfte endlich messen können.

Wie wenig begreifen doch die im Binnenland, was von der Herrschaft zur See abhängt! Da sitzen Männer in wichtigsten Stellen, denen Seemacht und Seegeltung kaum mehr bedeuten als leere Worte. Und die wenigen, die es besser wissen, werden überstimmt, bevormundet, wieder und wieder. Heraus die Flotte, und an den Feind! Vielleicht wird ihr Einsatz doch Deutschlands Rettung aus dem Ring der übermächtigen Gegner.

Es kommt Scheer hart an, daß die Beschießung des Festungshafens von Sunderland, die er für Ende Mai angesetzt, um die „Grand Fleet" zum Schlagen zu zwingen, infolge ungünstiger Witterung ausfallen muß. Für Scheer heißt handeln: sofort zuschlagen.

Schnell faßt er einen anderen Plan. Ein weitreichender Vorstoß ins Skagerrak wird unternommen mit der gesamten Flotte. Die Straße um Skagen, durch die noch so manche Dampferladung nach Deutschland gelangt, ist ein empfindlicher Punkt in Englands Beherrschung der Nordsee. Stößt die deutsche Flotte dorthin vor, so muß die „Grand Fleet" auslaufen, das ist sie England und seiner Machtstellung schuldig. Dann aber kommt es zur Schlacht, zu einer Schlacht, die zeigen wird, daß es noch eine deutsche Hochseeflotte gibt, die den Kurs fährt, den

sie selbst bestimmt. Die nicht mehr gewillt ist, Englands stumme Knebelungsarbeit kampflos zu dulden.

Bis an die Küste Norwegens soll dieser Vorstoß getragen werden. Nachts wird im Skagerrak gekreuzt, und kommt auch dann der Engländer nicht heraus, so soll er nicht lange warten, bis Scheer von neuem erscheint.

Seit Mitternacht hält Admiral Scheer nur der eine Gedanke gebannt: Wird es gelingen? Lange Stunden sind es für ihn gewesen, seit heute früh, so überfüllt sie auch sind mit Arbeit und Planen.

Zwei Männer stehen ihm unzertrennlich zur Seite, die ihn vortrefflich ergänzen und begeistert den Plan mit ihm aufgestellt haben. Die beiden hat Scheer sich als Mitarbeiter geholt, weil sie wie er nur den einen Wunsch kennen: Die Flotte zur Seeschlacht anzusetzen. Kapitän von Trotha, sein Chef des Stabes. Kapitän von Levetzow, Chef seiner Operationsabteilung, vorher Kommandant des Kreuzers „Moltke". Trotha, der immer verläßliche Berater, der in langen Jahren am Werden und Wachsen der Flotte unter dem großen „Baumeister" Tirpitz maßgebend mitgeschaffen hat. Der mit Großadmiral Tirpitz und seinem Werk so eng verbunden ist wie Scheer selber aus Jahren gemeinsamen Wirkens. Trotha, der wie Scheer diese Flotte kennt bis ins Mark — Männer und Schiffe. „Personal und Material." Der seit Kriegsbeginn unablässig und furchtlos den schnellen scharfen Einsatz der ganzen Flotte gefordert hat. Dem nicht zum wenigsten zu danken

ist, daß endlich die Leitung der Flotte in die Hände eines eisern entschlossenen Mannes gelegt ward.

Verkörperter Wille zum Sieg sind die drei auf dem Flaggschiff. Der Flottenführer, vom restlosen Vertrauen der Zehntausende getragen, und diese beiden. Feinde des Zögerns und Zauderns, haben sie volles Verständnis für die Bitterkeit, die bei der unbegreiflich langen „Schonung" der Flotte die Offiziere und Mannschaften erfüllen mußte, die so kampfesfreudig am ersten Tag schon bereitstanden zu Sieg oder Untergang. Sie sind felsenfest überzeugt, daß die vorzüglich geschulten Besatzungen, deren Kameraden auf den Kreuzern und Hilfsschiffen, den U-Booten und Torpedobooten, in zahllosen Einzelunternehmungen und harten Kämpfen auf allen Meeren so viele Beweise höchster Tapferkeit bringen konnten, dem Gegner eine Schlacht liefern werden, die ihm zu denken geben muß. Kann die Hochseeschlacht den Krieg nicht entscheiden, so wird doch ein harter Schlag gegen Englands Seemacht neue Möglichkeiten eröffnen.

Der Schlag muß gelingen: heute oder morgen. Der Engländer wird den Geheimbefehl nicht entziffern. Sein allwissender Nachrichtendienst soll diesmal nicht vorher genaue Einzelheiten ermitteln wie sonst.

Die Hochseeflotte! Von der eine Welt behaupten durfte, sie liege in Watte verpackt in sicheren Buchten und wage sich nicht über Helgoland vor.

Die Hochseeflotte! In ihrer zehn Meilen langen Kette, hellgrau und blitzblank, Kern ihrer Kraft, die



Großadmiral v. Tirpitz



Großadmiral v. Koester



Vizeadmiral Hipper,
der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte



Vice Admiral David Beatty,
der Befehlshaber der englischen Aufklärungsgruppe

„V48"
„Stettin" (Kommodore v. Reuter)

„König" (K.Adm. Behncke)

III. Geschwader

9. Hfl.
1. u. 5. Hfl.

„S53"
„Rostock" (Komm. Michelsen)
„Kaiser" (K.Adm. Nordmann)

„S54"
„München"

„Friedrich d. Gr." (V.Adm. Scheer).

„Ostfriesland" (K.Adm. Ehrhard Schmidt)

I. Geschwader

10. u. 14. Hfl.
10 Hfl.

„Posen" (K.Adm. Engelhardt)

„V73"
„Hamburg"

„Deutschland" (K.Adm. Mauve)

„G42"
„Frauenlob"

II. Geschwader

13. u. 14. Hfl.
13. u. 14. Hfl.

„Hannover" (K.Adm. Frh. v. Dalwigk zu Lichtenfels)

„V71"
„Stuttgart"

Marschformation der Hochseeflotte (31. Mai Nm.).

drei Geschwader der Großkampfschiffe. Voran und im breiten Gürtel ringsum ein paar Flottillen der schwarzen Torpedoboote, die so flink und gleichsam vor Kampfeslust schnaubend, wie unbändige Renner, die großen Schiffe zu sichern haben vor unsichtbaren Gegnern der Tiefe. Am Schluß wieder ein Geschwader Kleiner Kreuzer.

Wie die sechzig Schiffe der Hochseeflotte die grüne Nordsee brausend durchfurchen, wie an den Masten und über den Hecks die deutschen Flaggen flattern, wie lang wehende Schleppen von Rauch und schäumende Kielwasser hinter sie fallen, — dieses riesige Bild der Kampfbereitschaft muß jeden einzelnen Mann auf den Schiffen mit Stolz erfüllen.

Für Scheer ist das Bild unendlich viel mehr: die Hochseeflotte auf dem Weg an den Feind. Sie führen zu dürfen, ohne daß hemmende Hände vom grünen Tisch die Hebel der Schwungkraft zurückdrehen, das heißt für Scheer: Befreiung mit einem Schlag von einer unwürdigen Last, die sich in zwei Jahren beängstigend staute. Ein Kämpfer muß frei sein von Groll und Gram. Reinhard Scheer ist nun frei, und mit ihm fühlen sich alle freier, die unter seiner Führung feindwärts fahren.

Unvergeßliche Stunde für Scheer: im ersten Licht des jungen Morgens, querab von den nordfriesischen Inseln, steil nach Norden gerichtet, die geschlossene Macht der jungen Flotte. Wie von seinem Willen erfüllt alle Schiffe, als sei selbst der Schiffsleib aus Stahl und Eisen beseelt von dem

Wunsch, für Deutschland zu kämpfen. Zu kämpfen, zu siegen! Oder in Ehren unterzugehen.

Admiral Scheer und vierzigtausend sehen dem Kampf entgegen. „Die Kreuzergruppen im Norden müssen sich jeden Augenblick treffen. Bald sind auch wir vorn bei Hipper und stellen den Feind mit der Großen Flotte. Grand Fleet, wir kommen!"

Nach zehn Minuten, genau 4 Uhr 20, hat Hipper im Westen Rauchwolken festgestellt. Eine kurze Beobachtung genügt: Es sind größere Schiffe. Sehr fern noch, klein im Blickfeld, kommen sie sehr schnell auf. Zwei Kolonnen schälen sich aus dem leichten Dunst. Sechs Schiffe, Entfernung noch fünfzehn Seemeilen, 27 Kilometer. Schärfer heran, mehr auf Nord. Der Feind läuft Ost. Wir werden uns schon passend „rangieren".

Beatty hat die deutschen Schlachtkreuzer noch nicht entdeckt. Erst Minuten später werden von seinen Beobachtern fünf Rauchsäulen und Umrisse erkannt. „Nordwest ziehen sie, fast Nord? Der Plan muß sich noch durchführen lassen: Umfassung im Süden. Abschneiden! Ostsüdost also, dann komme ich hinter den Gegner."

Aber der auf der anderen Seite ist kein schlechterer Führer. Auf die Sekunde weiß der sich zu entscheiden, und die Kommandanten seiner fünf Kreuzer denken mit ihm wie ein einziger Kopf.

Hipper hat einen Plan, der schlecht zu dem des Gegners paßt: Er will ihn auf das eigene Gros

nach Südosten ziehen. Sobald der Augenblick kommt, greift er zu. Bis 4 Uhr 30 liegt Beatty noch auf östlichem Kurs. Während der nächsten fünf Minuten schwenkt er herum auf Süd und läßt sein Geschwader Gefechtslinie bilden.

Jetzt ist es Zeit. Das kommt Hippers Wunsch nur entgegen. Ausgezeichnet. Willkommene Wendung, Engländer! Herum auf Südostkurs, die fünf. Laufendes Gefecht wollen wir erzwingen. 4 Uhr 30 hat Hipper Funkmeldung gegeben: An alle: „Schwere feindliche Streitkräfte gesichtet 95 Seemeilen westlich Lodbjerg." Es wird vom Osten, von der jütischen Küste aus, gerechnet.

„Wenn der Feind glaubt, unten herumkreisen zu können, so täuscht er sich. Meine ‚Eisernen Hunde' laufen auch nicht langsam. Ich werde ihn so beschäftigen, daß er gar nicht merkt, was ich vorhabe, oder doch erst zu spät."

4 Uhr 35. Der Gegner hat jetzt südlichen Kurs. Recht so. Auf Südsüdost ziehen die Deutschen weiter. Deutlicher heben sich die sechs Schiffskörper des Feindes heraus. Kein Zweifel mehr: Vorn sind Schiffe der „Lion"-Klasse. Admiral Beatty also mit seinem Geschwader — der alte Gegner von der Doggerbank — —

Doggerbank! Weit liegt das schon zurück. „Heute sind wir frisch, Sir David Beatty, und unsere Artillerie fürchtet nicht deine schweren Kaliber."

Kaum eine Sekunde läßt Hipper den Blick vom Sehrohr, gibt dazwischen Befehle, weiß alles, behält alles.

Meßinstrumente und Ferngläser richten sich hüben und drüben, von Osten nach Westen, von Westen nach Osten auf den Feind. Aus den Marsen, den Gefechtsmasten, aus den Kommandoständen, von den Brücken und durch die Turmschlitze stechen die Blicke.

Sie haben es nicht glauben wollen, die Engländer: daß der Deutsche da ist mit einem starken Verband. Bei den ersten Meldungen rechnen sie nur, ganz gleichgültig, mit ein paar Kleinen Kreuzern, die bei ihrer Aufklärung ein wenig zu weit hinausgelaufen sein mochten. Hat doch auch das Flugzeug, das Beatty vom Hilfsträger „Engadine" zur Erkundung vorschickte, nur kleinere Kriegsschiffe gesichtet, die diesen Flieger kräftig beschossen. Niedere Wolken, ein geplatztes Benzinrohr und deutsche Schüsse hielten ihn auf. Er mußte zurück.

Die Kleinen Kreuzer, die werden jetzt schnellstens Reißaus nehmen!

Mißtrauisch und ungläubig sind Offiziere und Matrosen aus den unteren Decks heraufgestiegen und suchen an der Reling den östlichen Horizont ab. Also doch wahr! — Die Deutschen brausen mit Schlachtkreuzern an!

Sie wären nicht Seeleute gewesen, diese überraschten Engländer, hätte das Bild, das sich ihnen bot, sie nicht gefesselt: Wie die feindlichen Schiffe majestätisch daherziehen, die hellgrauen Leiber von

goldenen Sonnenstrahlen umspielt. They look splendid! Herrlich sehen sie aus! Aber die Zeit verrinnt, die Geschwindigkeit ist hoch — gleich muß es losgehen! Wir werden siegen, denken die Engländer. Sechs gegen fünf. Siegesgewiß summt ein Bootsmann den alten Seglershanty: „. . . give us some time to blow the man down." Ja, so denkt sich's der Engländer: „niederschlagen den Mann." Den Deutschen. Das braucht bloß „some time", ein bißchen Zeit. Sehr viel gewiß nicht, denn ein paar Meilen nordwestlich laufen vier Linienschiffe nach. Sie laufen schnell, sehr schnell sogar. Wenn die heran sind, German, gibt es den K. o.!, dann bist du erledigt.

Alles sieht noch so kühl und ruhig aus von der Ferne, wie ein Manöver. Doch manchem Engländer sagt schon jetzt eine innere Stimme, daß es kein „game" sein wird, wahrhaftig kein Spiel, mit denen dort fertig zu werden.

Schicksalhaft schweigend ziehen die Fünf. Sehr bald wird Schiff querab von Schiff stehen, und die Entfernung kürzer sein.

Äußerlich sind all die Männer wie sonst, sachlich und dienstlich. Die Ruhe, die gewaltsamen Entladungen vorausgeht, eine ungeheure innere Spannung schlägt jeden in Bann. Keiner läßt es sich anmerken.

An den Entfernungsmessern umkrallen sie im Blickfeld den Gegner. Es kann nicht mehr lange dauern, dann haben sie den Gefechtsabstand. Gespannt warten die englischen Artillerieoffiziere, ihre

Turmführer und Geschützmannschaften auf den Feuerbefehl von „Lion". Kein Zweifel, daß Beatty den Kampf eröffnen wird.

Auch Admiral Hipper erwartet das. Der Engländer hat weiterreichende Geschütze. Ein paar Kilometer, die viel bedeuten. Entschlossen legt Hipper von Südostkurs sein Geschwader schnell auf Südsüdost, enger an den Feind, um die für ihn bedenkliche Zone, in der die britischen 34er ihn schon eingabeln könnten, in kürzester Frist zu durchstoßen. Keine Sekunde dem Gegner lassen, ein „moralisches Plus" zu gewinnen! Seltsam, daß alles noch schweigt dort drüben. Unerklärlich, daß der Engländer diese Chance nicht nutzt! Die große Chance: schnell einschießen und Treffer erzielen, wenn der Gegner noch keine Wirkung erreichen kann. Das gibt einen Vorsprung, der nur schwer aufzuholen ist — —

Beattys Beobachter sehen nicht so gut. Die deutschen Meßgeräte und Gläser sind offenbar besser. Die englischen arbeiten unsicher. Hellgrau, im Licht des hellen Horizonts, mit Wasser und Luftflimmer fast verschmelzend, sind die deutschen Schiffe schwer festzuhalten. Groß ist die Entfernung noch — achtzehn Kilometer — aber längst könnten Beattys schwere Kaliber mit Erfolg den Kampf eröffnen. Sie reichen doch über zwanzig!

„Feuer verteilen von links!" hat Hipper befohlen. Gefecht an Steuerbord. Noch ein Wort von ihm, und die Türme sprechen. Und das Wort wird gleich fallen. Admiral Hipper bleibt gleichmütig. Ob

der Engländer sofort schießt oder etwas später — er wird ihn packen, sobald seine Reichweite da ist. Er will ihm gehörige Salven schicken, nicht erst mit Kurzschüssen lange herumtasten. „Geduld, Geduld, Männer der Feuerleitung und Männer der Türme. In wenigen Augenblicken sind wir heran. Geduld! 170 Hundert —!"

Da dreht Beatty schärfer heran, auf Ostsüdost. Meint er vielleicht, er stehe noch immer zu weit ab? Sehr gut. Um so früher werden sie ihn empfangen.

Jetzt erst erkennen die Engländer den Gegner genau. Hippers Geschwader!

Hippers Geschwader — es wird hart zugehen. Admiral Hipper, der als erster gewagt, was kein Gegner bisher vermocht: die Küste Englands zu beschießen. Die unantastbare Küste. Was seit den Tagen de Ruyters, vor zweihundertfünfzig Jahren, kein Feind je wieder gewagt hat. Hipper. Schon 1914 kam er, zweimal. Yarmouth und Lowestoft, Hartlepool, Whitby und Scarborough — peinliche Erinnerungen wecken die Namen. Hipper, der Feind auch auf der Doggerbank. Aber heute sind seine Gegner zehn, sobald die vier anderen aufschließen.

Admiral Beatty ist zuversichtlich. Die Sekunde naht. Gleich soll „Lion" Feuer eröffnen — —

Was ist das? Blitze drüben, rote Feuerstrahlen! „Damned!" Der Hipper hat die erste Salve gelöst! Sein Flaggschiff „Lützow" hat Feuer eröffnet! Sekunden später schon blitzt es die ganze Reihe der Fünf entlang, als flamme eine feurige Perlenschnur auf.

Auf 140 bis 160 Hundert eröffnet der Deutsche! So haben die Engländer fünftausend Meter verpaßt!? Warum zögern sie, „Lion", „Tiger"? „New Zealand"? Schon rollt der Donner der deutschen Schüsse herüber —!

Zwanzig, dreißig Sekunden, die Beatty wie Minuten dauern — da speit „Lion" die erste Breitseite aus, gefolgt von den anderen Schiffen des Geschwaders.

Die ersten Salven der Türme, unter denen die Schiffe erzittern, als seien sie auf Grund gestoßen, sind heraus. Die Männer an den Maschinen und Kesseln verspüren nur wie ein dumpfes Poltern den Schlag der Entladungen, ein Erbeben der Decks, ein Klirren von lose liegendem Eisen und eine Seitenbewegung des Schiffs wie in leichter Dünung. Ein Stahlgewitter ist losgebrochen, und zwischen den rotgelben Speeren der krachenden Salven ziehen unheilverkündend schmutzigbraune, dickballige Wolken von Pulverqualm über die See. Die schnellen Flügel der großen Flotten, die Aufklärungsgeschwader, sind zusammengeprallt. Schnell anschwellend rollt der Donner der schweren Schüsse über die Nordsee. Die Schlacht vorm Skagerrak ist entbrannt — —

Ein erbitterter Kampf beginnt, in dem sich die Feuerdichte von Minute zu Minute steigert. Befehl auf Befehl geht an die Geschütze — Entfernung, Seitenverbesserung, Aufsatz, „Feuern!" Salve auf

Salve brüllt, und unsichtbar heulen die Geschosse ihre gekrümmte Bahn. Schneller und schneller folgen sich die Salven der Deutschen. Langsamer, unregelmäßig blitzen beim Gegner die doppelten Flammenzungen der Türme. Anfangs nur auf den ersten vier Schiffen, dann auch auf den beiden am Schluß.

Wie Pranken stählerner Untiere stoßen die Rohre in den Turmscharten zurück und vor, zurück und vor. Wie Wahnsinnige arbeiten die Männer unter den Panzerkuppeln, an den Aufzügen im Schacht, in den Kammern tief drunten, mit den schweren Granaten und den Kartuschen. Hydraulisch, mechanisch, elektrisch, steht ihnen die Technik zur Seite. Und dennoch mühsame Arbeit für Muskeln von Menschen. Schneller, schneller die Salven hinaus! „Gut, schnell!" Schnelligkeit ist schon halber Erfolg. Dort läuft Beatty. Der soll seinen Zoll bezahlen. Soll heute büßen für Doggerbank, für den „Blücher", den er mit vier seiner stärksten zusammenschoß aus unerreichbarer Ferne — mit vier, die auch jetzt drüben laufen —, bis dann den hilflos lahmenden Kreuzer vier Dutzend Schiffe gemeinsam zerstörten. Den Heldenmut seiner Besatzung, den schlugen sie freilich nicht tot. „Blücher" ist nicht vergessen!

Auf der Doggerbank, da war es euch, Engländer, beinah gelungen, das Kreuzergeschwader abzuschneiden. Die ganze Grand Fleet stand bereit zum vernichtenden Schlag, denn ein Funkspruch verriet euch unseren Plan. Aber der Hipper, der zeigte euch Kreuzerführung und zog sich aus der Schlinge.

„Lion", der weiß noch von Doggerbank! Fast tödlich waren die Wunden, die er davontrug.

Ohrenbetäubend wird der Lärm der Geschütze. Dicker wälzt sich der Pulverrauch vor den Linien, immer wieder zerteilt vom Wind und den turmhohen Säulen ins Wasser schlagender Großgranaten.

In der Wucht der Mündungsfeuer platzt die Farbe von den Aufbauten, Rostfladen regnen in den Windschächten hinab, das ganze Schiff schlingert merkbar unter den ruckenden Stößen der Abschüsse, und bis in die unteren Decks zittern eiserne Platten wie Pappe.

„Salve — feuern!"

Fünf gegen sechs. In geordneter Linie ziehen sie jetzt dort drüben, die schweren Schlachtkreuzer Englands:

„Lion"
„Prinzeß Royal"
„Queen Mary"
„Tiger"
das I. Kreuzergeschwader.
„New Zealand"
„Indefatigable"
das II. Kreuzergeschwader.

„Feuerverteilung von links!" hat Hipper befohlen. Sie packen sich mit den Feuergabeln, die beiden Geschwader. „Lützow" den „Lion". Flaggschiff schießt sich mit Flaggschiff. Duelle im großen Turnier der Panzer: „Derfflinger", Deutschlands neuester Kreuzer, gegen „Princeß Royal". „Seyd-

litz" — „Queen Mary", „Moltke" und „Tiger". „Von der Tann" richtet die Türme auf „Indefatigable", und „New Zealand" bleibt vorerst unbeschossen, aber nicht lange.

Fünf gegen sechs, das geht schlecht auf. Vorteil für Beatty. Zwei Schiffe kann er auf eins ansetzen. Kein Zweifel, auf welches. „Princeß Royal" vereint ihr Feuer mit „Lion" gegen das deutsche Flaggschiff. Acht Doppeltürme 34er gegen vier mit 30,5. Wenn erst das Führerschiff vernichtet ist — —

Beattys Signal zur Feuerverteilung kommt nicht klar durch. Sein drittes Schiff, „Queen Mary", nimmt statt „Derfflinger" die „Seydlitz" aufs Korn, und „Derfflinger" geht für zehn Minuten frei aus. Kein allzu großer Nachteil für die Engländer, denn das englische Feuer ist in diesen ersten Minuten noch wirkungslos auf der ganzen Linie, — nicht aber das deutsche!

Die Besatzungen der Kleinen Kreuzer und Zerstörer, die in Feuerlee des britischen Geschwaders laufen, sehen mit Besorgnis die sechs Schiffe in einem wahren Wald von Wassersäulen, aus dem sie trotz der hohen Fahrt nicht herauskommen. Vortrefflich schießen die Deutschen, das müssen sie zugeben, wenn noch so ungern.

Drei, vier Minuten erst tobt das Gefecht, da sitzen bereits, kurz nacheinander, acht Treffer. Acht Treffer in drei Gegnern. Und bei den Deutschen noch keiner. „Initial advantage!" Den Vorteil der Feuereröffnung und den Vorteil der ersten Treffer hat Hipper erobert.

Auf „Lion“ werden Kasematten getroffen. Die ersten Toten und Verwundeten des Flaggschiffs liegen bei ihren Geschützen.

Auf „Princeß Royal“ durchschlägt eine Granate das Deck, ohne schweren Schaden. „Derfflingers“ zweiter Hieb ist schon schärfer: er setzt einen Turm außer Gefecht.

„Tiger“, unter den Salven von „Moltke“, wird in die Back getroffen. Splitter spritzen bis zum Artilleriestand hinauf. Kein erheblicher Schaden, aber — gleich darauf kommt ein gewaltiger Schlag. Zwei Treffer aus einer Salve, in die Panzertürme „Q“ und „X“.

Turm Q durchschlägt ein Geschoß an der Vorderkante, detoniert innen, tötet und verwundet die Geschützbedienung, zerstört Richtmittel und Fernrohre. Der unverletzte Turmführer bewahrt die Ruhe, setzt nach langem Mühen mit einigen Leuten das linke Rohr wieder instand, bald darauf auch das rechte, und feuert ohne Meßgerät weiter.

In Turm X dringt das Geschoß durch den Barbettepanzer, durch 23 Zentimeter Stahl, zerreißt die Verbindungen zur Artillerieleitung und bleibt, ohne zu krepieren, zwischen den beiden Geschützrohren liegen. Nur ein Richtkanonier ist sein Opfer geworden. Glück für „Tigers“ Turm X in diesem Anfang, der noch mehr verspricht.

In der kurzen Zeit seit Feuereröffnung ist Admiral Beatty, der die Fahrt auf 24 Meilen gesteigert hat und sie immer höher preßt, den Deutschen ein wenig

vorausgekommen. Vermutlich hofft er noch immer, sie im laufenden Gefecht allmählich über Osten nach Norden herumzudrücken oder ihre Spitze zu umlaufen. Aber Hipper läßt nicht locker. Die Linien kommen einander näher, bis auf 120 Hundert, so daß die deutsche Mittelartillerie, in ihrer äußersten Reichweite beginnend, eingreifen kann.

Das ist ein Leben in den Steuerbordkasematten! Um jedes Geschütz hasten im Feuereifer fünfzehn Mann, laden und feuern und schleppen Munition.

Hippers Fünf haben sich eingeschossen. „Deckend! Treffer!“ kam aus den Vormarsen ein paarmal schon der Schrei des Triumphs.

Höchstes Erleben beginnt für die Offiziere der Artillerie. Mannschaft, Geschütz und Feuerleitung, das muß zusammenwirken wie aus einem Guß. Zwei Aufgaben waren stets Richtschnur in langen Jahren fleißigen Dienstes: Schnelles Einschießen und höchste Feuergeschwindigkeit. Sie haben schon Proben gegeben in diesem Krieg.

Jetzt ist ihre große Stunde. Ihr Admiral hat einen Gegner gestellt, den sie nicht leicht auslassen werden. Sie sind nicht in Sorge um Mensch und Material, die Artillerieoffiziere. Nur ein Gedanke beherrscht sie: treffen den Feind, schnell feuern, und schneller.

Schlachtenlenker des zwanzigsten Jahrhunderts, stehen sie ehern in den engen Gefechtstürmen, die fünf „I. A. O's,“ die Ersten Artillerieoffiziere:

Paschen auf „Lützow“

von Hase auf „Derfflinger"
Foerster auf „Seydlitz"
Schirmacher auf „Moltke"
Mahrholz auf „von der Tann"
Kapitänleutnants und Korvettenkapitäne.

Knapp und hart klingen ihre Befehle in die Sprachrohre, an die Übermittler, aber in ihren Herzen ist Wärme für die zuverlässigen Kämpfer, die an den Geschützen und Geräten freudig Kraft, Können und Leben einsetzen, die tief in den Turmschächten Munition für todschleudernde Titanen mannen.

Was ihnen untertan ist, scheint ein rein technisches Reich, in dem der Mensch geringe Rollen spielt. Doch das Bild trügt.

Vorn im gepanzerten Artilleriestand, hinter dem Kommandoturm, leiten die A. O's den Feuersturm ihrer Türme und Kasematten. In den zwei oder drei schmalen Stockwerken schaffen mit ihnen zehn, zwanzig Mann, auf wenigen Raummetern zusammengedrängt mit allerlei technischem und optischem Gerät.

Telephone und Kopfhörer verbinden die Befehlsübermittler mit den beiden wichtigsten Stellen: Vormars und Artilleriezentrale. Im Vormars, dem kleinen faßartigen Eisennest im vorderen Mast, ungefähr 30 Meter über dem Wasser, hocken die Beobachter der Artillerie, drei bis vier, die mit schärfsten Gläsern die Aufschläge beim Gegner verfolgen und durch Fernsprecher in den Leitstand melden: ob zu weit, zu kurz oder deckend die Salve.

Unter dem Panzerdeck, unter der Wasserlinie, besonders gesichert hinter dem Gürtelpanzer, durch Torpedoschott und Kohlenbunker, liegen die Artilleriezentralen. Räume mit vielen elektrischen und mechanischen Hebeln, Zeigern und Apparaten, die die Befehle vom Feuerleiter empfangen und blitzschnell an die Geschütze übermitteln, durch Telephon und Feuerglocken.

Der A. O. hat den Gegner im Glas. Im Sehrohr, dessen Augen über der Decke des Artilleriestandes das Meer absuchen, hält er ihn fest, fünfzehnfach vergrößert. Einige Einstellungen am Richtungsweiser, und sämtliche mit diesem geheimnisvollen Gerät verbundenen Geschütze richten sich selbsttätig auf das Ziel, das er im Blickfeld hat.

Ein zweites Wunder ist der „Bg.-Mittler". Optische Messungen auf weite Entfernung weichen oft, zumal bei unsichtiger Luft, stark voneinander ab. Nicht alle menschlichen Augenpaare sehen gleich. Der sinnreiche Apparat zieht aus den Zielentfernungen — die an verschiedenen Stellen des Schiffs auf großen Meßinstrumenten, den Basisgeräten, ermittelt werden — auf Betätigung eines Telegraphen automatisch den Durchschnitt, das „Mittel" in Hundertmetern. Sofort bekommen die Geschütze das Mittel, das ziemlich genau die wahre Entfernung ergibt.

Wie die Entfernung, wird auch die Seitenrichtung selbsttätig vom Richtungsweiser durch elektrische Zeiger in die Türme übermittelt. Für die Ver-

besserung der Seitenrichtung, den „Schieber“, müssen die Fahrt des Schiffes, die Fahrt des Gegners, der Wind und die natürliche Verlagerung der Geschoßbahn durch den Drall, in Berechnung gezogen werden.

Entfernung und Schieber. Das Geschütz braucht noch mehr: die Erhöhung, den „Aufsatz“. Einmal errechnet, wird er in die Artilleriezentrale gegeben. Dort am Aufsatztelegraphen eingestellt, erscheint er sofort bei den Geschützen in einer Zeigerzahl, die mit dem Zeiger am Geschützaufsatz in Deckung gebracht wird, und — fertig! Fortan braucht der Aufsatztelegraph nur Änderungen zu geben. In Minuten und Hundertmetern läßt sich die Erhöhung automatisch an allen Geschützen verbessern. Zwei, drei Silben, wenn der Gegner sich nähert; bei 500 Metern in der Minute: „Minus 5!“ Entfernt er sich 300 Meter: „Plus 3!“

Aus den endlos auf ihn einstürzenden Zahlen, Meldungen und Anfragen muß der Artillerieoffizier, will er wirksame Salven legen, sich immer wieder in Sekunden das Gefechtsbild neu formen. Geschwindigkeit, Kursänderungen des eigenen Schiffes und des Zieles, veränderte Sicht muß er schnellstens berechnen. Auge, Schätzungsvermögen und große Erfahrung geben den Ausschlag. Und: gute Geschützführer.

Was bleibt dem Geschützführer noch zu tun, bei all den Hilfen? Genug. Entscheidend ist doch noch der Mensch, trotz aller Maschinen und Mechanismen,

die ihm dienen. Sehr viel hängt am Leiter der Artillerie, viel an seinen Geschützführern.

Freilich ist alles geregelt für sie zum Schuß, zum Schuß wie bei einer Batterie auf festem Boden. Aber das Wichtigste fehlt noch: das Schiff bewegt sich, und es bewegt sich schnell. Mit der Visierlinie seines Rohres muß der Geschützführer genau den Gegner verfolgen. Das erfordert Geschick und viel Übung. Schlingert das Schiff, hebt und senkt es sich seitlich oder längs, so ist die Aufgabe noch schwieriger. Er muß mitdenken mit seinem A. O.

Sie haben treffliche Stückmeister, die fünf deutschen Artillerieoffiziere. Männer mit einem besonderen Sinn für Richtung und Rohrlage.

Schneller lassen die A. O.'s die Salvenglocken gellen. Feuer steigern! Unglaubliches vermögen die fünf aus ihren prächtigen Geschützmannschaften herauszuholen, und stolz sind diese Kämpfer auf ihre Offiziere.

In kurzer Zeit ist die Feuergeschwindigkeit über das für möglich Gehaltene getrieben.

„Gut, schnell! Wirkung!" kam der Befehl nach den ersten deckenden Salven.

Stärkste Zusammenballung der Artillerie! Die schwere in den Türmen feuert. Jeweils ein Rohr in jedem Turm. Wenige Sekunden darauf die mittlere. „Salve — feuern!" Und nochmals „Salve — feuern!" Und wieder die Türme: „Feuern!" Alle sieben, acht Sekunden brüllt auf den Schlachtkreuzern eine Salve heraus! In jeder Minute heulen

Tonnen über Tonnen von Granaten hinüber zum Feind.

Wirkungsschießen! „Deckend! Treffer!"

„Deckend! Treffer!!"

Schnell und sicher liegt das deutsche Feuer; ungenau, zu weit durchweg, das der Gegner. Die Feuertatzen des „Tiger" krallen hoch über „Moltke" hinweg, den sie packen sollen, und schlagen bis zu „Regensburg" hinüber, dem Kleinen Kreuzer, der mit Torpedobooten im Schutz der Schlachtkreuzer läuft.

Federbüschen gleich springen um Beattys Schiffe die Wassersäulen kirchturmhoch empor, schlagen mit wütender Wucht ihre nassen Peitschen bis in die Masten und Schornsteine und erschüttern die Brücken, wie Treffer fast. Scharfkantige Splitter pfeifen aus ihnen und prasseln knallend auf Stahl an Deck. Wie Urwaldriesen, vom Blitz zerfetzt, stehen die Wassergeiser, ehe sie zusammensinken, Sekunden in der Luft.

Hippers Batterien, mit den rasenden Vierschußgarben der Türme, den Breitseiten der 15 Zentimeter, klammern den Gegner enger ein und bleiben geschlossen am Ziel.

Mörderisch wird der Kampf der Panzertürme. 300 Zentner Geschoßgewicht schleudern bei vollen Salven die fünf deutschen Schiffe, fast 550 aber die Schlachtkreuzer des Feindes. Zweiunddreißig Rohre der Engländer jagen 34er hinaus, 13 Zentner jedes Geschoß. Das schwerste der Deutschen wiegt 8.

Und die Mittelartillerie feuert in langen Batterien. Entscheidend aber sind die Salven der schweren. Achtundachtzig stahlspeiende Rohre.

In Minuten werden Tausende von Zentnern Stahl aus Panzertürmen und Kasematten getrieben, von Pulvermengen, die Bahnwagen füllen. Tausende von Zentnern Stahl.

Besser wird jetzt das britische Feuer. Undenkbar, daß es nicht auch Treffer bringt. Weit — kurz — kurz — —

Da — nach sieben Minuten Gefecht, fällt der erste britische Treffer. Auf „Seydlitz", die mit „Queen Mary" ringt. „Vordere Schaltstelle an Steuerbord ausgefallen." Sofort sind Maschinisten und Mechaniker am Werk, den Schaden zu heilen. 4 Uhr 57 — der zweite Treffer. Furchtbar ist er. Turm C, Turm Caesar hat er gepackt. Den mauerstarken Panzer durchschlagend, detoniert das Geschoß im Turm. Entsetzlicher Druck der Explosion! Alles zerfetzend: Menschen, Maschinen, Hebel und Drähte. Zuckende Glut, zerreißender Stahl. Tot die Geschützmannschaft. Und in einer Sekunde — ein Funke? ein glühender Splitter? Auf zischt eine Flamme im Umladeraum. Die Vorkartuschen! Das Pulver im seidenen Beutel! Zu spät! Blendender Blitz, sticht die fauchende Flammenspitze hinab, löscht den Atem der Männer auf ihrem Weg. Die Munitionskammern!! Das Schiff wird —!

Fäuste unerschrockener Männer reißen Ventile auf, tief im Schacht. Wasser hinein in die Munition!

Das Wasser strömt ein. Viele Tote, die ganze Besatzung des Turms, aber das Schiff gerettet.

„Seydlitz“, du stolzes Schiff! Schon einmal retteten dich ein paar Helden. Auf der Doggerbank: Zwei Türme zerstört, fast alle in ihnen verloren. Entsetzlich brannten die Pulvermassen, Tausende Kilo. Da rissen drei Mann mit den nackten Händen Ventile auf, die schon glühten, und viele Brave löschten lange die schrecklichen Brände. Das Schiff gerettet — —

Beatty auch damals der Feind. Heute wie damals hast du schon Hippers Hiebe verspürt, „Lion“. Wir schlagen weiter, Admiral Beatty! Wir haben noch Türme, Granaten und Männer. Heute wie damals bleibt „Seydlitz“ im Kampf. Der im Kommandostand steht fest, und wir stehen mit ihm.

In eiserner Ruhe führt Kapitän von Egidy seine „Seydlitz“ voran. Der im Kommandostand, der weiß, was das heißt: Volltreffer in einen Turm. Menschenfressende Explosion, höllenheiße Flammen. Er weiß, daß viele der Männer nicht mehr sind, die eben noch fröhlich lachten, noch lachten im harten Dienst im Toben der Schlacht. Er weiß, wie grausig der Tod sein kann, auch wenn er im Augenblick den Menschen stumm macht, oft ohne Schmerzen. Der im Kommandostand verbirgt die Gefühle, er handelt ruhig, als sei nichts geschehen. Auf seine Ruhe zählen tausend Männer, die ihn über sich sehen durch all die eisernen Wände hindurch. Ihn, ein Beispiel

für tausend. Das Leben fürs Vaterland, höchstes Gesetz. Kein Opfer zu groß, ob Freunde und Brüder rings um ihn fallen. Und fällt er selbst, so steht sofort ein anderer an seinem Platz und erfüllt getreu die gleiche Pflicht. Hart sein muß der im Kommandostand, hart wie der dreifach gehärtete Stahl seiner Waffen. Der Kampf geht weiter. Sie sind geglüht im Feuerstahlhagel, Führer und Mannschaft. Auf „Seydlitz" und auf den anderen Kreuzern. Doggerbank — Skagerrak — —

Am Heck der Schiffe weht Schwarz-Weiß-Rot.

Schwarz wird die Trauer sein in vielen Familien, denn rot, rot ist das Blut der Männer, die hier sterben. Aber Weiß — weiß soll der Tag sein in der deutschen Geschichte. Strahlend weiß. Sieg oder Tod.

Die Schlachtenreihen stürmen dahin. Wilder wird das Granatengewitter — —

5 Uhr. „Lützow", das Flaggschiff, von zwei Gegnern beschossen, gegen die es sich mit äußerster Rohrkraft wehrt, bekommt seinen ersten Treffer. In die Back schlägt ein Geschoß. Leichte Schäden nur, schnell zu beheben. Alle Gefechtswerte bleiben klar.

„Zwei Strich Steuerbord!" befiehlt Admiral Beatty seinem Geschwader. Staffelt ab vom Gegner. Größeren Abstand braucht er. Eine Atempause!

Unablässig heulen die Salven ihm nach von den hellen Schiffen, doch weiter stechen auch die rötlichen Speere aus seinen schiefergrauen Kolossen nach Osten.

Genauer liegt jetzt das Feuer der sechs Dunkelgrauen, ohne daß sie schon neue Treffer erzielen. Mit kurzem Abstaffeln stört Admiral Hipper den Feind am Einschießen. Die eigene Artillerie bleibt dabei zäh am Ziel, mag Entfernung, Seite, Erhöhung wachsen oder fallen.

Zäh am Ziel —

Zweimal faßt „Derfflinger“ jetzt „Princeß Royal“ mit groben Treffern.

Zäh am Ziel —

Flaggschiff gegen Flaggschiff. Fünf gegen sechs.

Noch schleicht der giftige Schwaden von „Lions“ Geschoß aus dem Loch in der Back auf „Lützow“, da kommt die Antwort des deutschen Flaggschiffs, ein Volltreffer.

Verheerender Schlag auf „Lion“. Turm Q mittschiffs ist getroffen!

Die Turmdecke zerspringt, reißt zur Hälfte ab, über Bord geschleudert. Fast die ganze Geschützbedienung fällt. Wie war es noch eben auf der „Seydlitz“ —?

Mit letzter Kraft schleppt sich auf zerschmetterten Beinen der Turmkommandeur an ein Sprachrohr. Stöhnt nach unten: „Munitionskammern schließen — und fluten — flu—u—ten!!“ Ruft mit erlöschender Stimme noch Warnungen in den Schacht, schickt einen verwundeten Sergeanten zum Kommandanten: „Meldung: Turm Q ausgefallen“ — und stirbt. Das Schlimmste verhütet. Nur das Allerschlimmste! Ein tückischer Zufall bringt noch Entsetzliches.

In diesem Augenblick richten sich die Geschützrohre empor. Durch Granatsplitter ist ein Verschlußhebel aufgeschlagen. Die Ladung rutscht aus dem Rohr und teuflisch zischend fangen Kartuschen an den brennenden Kleidern der toten Turmschützen Feuer. Flammenpfeile stoßen hinab in den Aufzugsschacht. Kartuschbrand!! Das Ende der Männer im Turm Q ist besiegelt. Noch andere sterben. Den Schacht hinunter schlägt die Stichflamme an Kartuschen und Granaten in den Aufzügen entlang seitwärts in einen Schaltraum. Ein Arzt und mehrere Sanitäter dort. Tot. Durch weitere Kartuschen verstärkt, lodert ein breiter Feuerstrahl bis über die Mastspitzen durch das zersprengte Turmdach gen Himmel.

Keiner da unten bleibt leben. Drei Mann nur vom Turm konnten sich retten.

Sie starben schnell, die vielen. Und einer rettete das Flaggschiff. Tausend Kameraden und seinen Admiral. Harvey hieß der Held.

Was wäre geworden, wenn „Lion" schon jetzt —? „Lion" schießt weiter. Ein Turm ausgefallen.

Ein paar Türme schweigen, viele andere brüllen. Ohne Pause jagen die Schlachtkreuzer die Salven aus allen Schlünden. Rauch wälzt sich wie schwarzer, brauner, rostroter Nebel zwischen ihnen über das Meer. Unter dem Druck der Abschüsse und Einschläge und dem Stampfen ihrer mit Vollkraft laufenden Maschinen vibrieren die Schiffe unaufhörlich, als sollten sie aus den Verbänden springen. Längst hat

das tolle Getöse der Schlacht die Ohren der Menschen halb taub gemacht. Abschüsse des Gegners sind nur in den kurzen Pausen der eigenen Salven vernehmbar.

„Von der Tann“ hat „Indefatigable“ mit Salven scharf umklammert und läßt nicht einen Augenblick nach. Schon nach den ersten Minuten sitzen beim Engländer mehrere Treffer, während er selber noch keinen Erfolg hat. Ein Eisenhagel bricht über ihn herein.

„Treffer! Unterer Gefechtsmast!“

„Treffer! Treffer!! Achterer Geschützturm! — Rauch!“

„Treffer! Vorschiff!! Vorderer Turm!“

Wo bleibt die Wirkung? Ungeheuer die Spannung auf „von der Tann“, im Vormars, im Leitstand, in den Panzertürmen. Zehn, zwanzig Sekunden. „Salve — feuern!“

Vorwärts! „130 Hundert — Salve — —!“ Da schießen Flammen aus dem englischen Schlußschiff, vom Bug bis zum Heck blutrote Flammen, und dichter puffender Rauch — eine Wolke, die alles verbirgt. Ein dumpfer Schlag, der im Lärm der Artillerieschlacht nicht durchdringt — „Indefatigable“ fliegt in die Luft. Buchstäblich in die Luft. Die „Unermüdliche“ ist tot.

Von „New Zealand“, die vor ihr läuft, sehen sie einen Wirbel von großen Trümmerstücken fünfzig, sechzig Meter emporstoßen aus dem düsteren Qualm, in dem es grell leuchtet. Hoch drüber hinaus fliegt eine Dampfpinaß, wie der gewölbte Deckel einer

Gruft. Eine Pinaß, in der Kommandanten an Land zu fahren pflegen, in ruhiger Zeit. Es ist Krieg, erbitterter Kampf. „Indefatigable“ vernichtet durch „von der Tann“. Achtzehn Minuten nach Feuereröffnung. Siebzig bis achtzig Granaten hat „von der Tann“ im Hipperschen Tempo auf diesen Gegner gefeuert. Den Gürtelpanzer durchschlagend haben sich die deutschen Granaten tief in den mächtigen Kreuzer eingebohrt und ihn von innen zerrissen. Pulver, Geschoß, Explosion, Vulkan — —

„Indefatigable“ spurlos versunken. Nicht ein Wrackstück bleibt auf der Wasserfläche. Versunken mit 1017 Mann. Eintausendundsiebzehn britische Kämpfer.

Zwei treiben einsam über dem Grab ihres Schiffes. Das Kielwasser der Linie schlägt ihnen um die Köpfe. Sie überleben den Tag. Zwei Mann — —

Im betäubenden Getöse des immer wilder aufschwellenden Geschützkampfes, im Heulen der Geschosse, im Krachen der Einschläge, im brodelnden Pulverrauch und Schornsteinqualm, der sich auf- und niederwallend vor Freund und Feind verdichtet, gewahren von all den Streitern auf den anderen Schiffen nur eine kleine Zahl den Untergang des Gegners am Schluß der Linie. Die Muskeln und Nerven aller sind nur auf das eigene Ziel gespannt.

Auf „von der Tann“ freilich, da dringt die Kunde wie ein Sturmstoß durch die Schächte und Gänge: „Der Gegner gesunken! Wir schießen gut! Unser Schiff vernichtet den ersten Feind! Unser Schiff —“

Admiral Beatty sendet den Funk in die Ferne: „Zur Kenntnis — ‚Indefatigable' ist aufgeflogen!"

Die deutsche Artillerie schlägt sich so hart, wie Hipper erwartet. Ihre Schußleistungen erfüllen ihn mit größter Zuversicht. Kraftbewußt leitet er das Gefecht, dessen Ende keiner voraussagen kann. Jetzt stehen fünf gegen fünf. An Zahl zwar gleich, doch ungleich an Bewaffnung. Englische 34er gegen die leichteren Kaliber der Deutschen. Dreizehnzentnergranaten gegen halb so schwere.

Noch ist der Todesrauch des verschwundenen Schiffes nicht verweht, da hat „von der Tann", unverletzt nach dem ersten Zweikampf, ein neues Ziel gefaßt: „New Zealand", die jetzt Schlußschiff ist. Ein stolzer Panzerkreuzer, bisher ohne Wunde.

Auf der obersten Brücke des englischen Schiffes steht Konteradmiral Pakenham, der von seinem Geschwader soeben die Hälfte verlor. Neben ihm Captain Green, der Kommandant. Er trägt seltsame Kleidung. Über der Uniform einen Schurz, aus Flachs gewoben, der von der Hüfte bis über die Knie fällt. Grober heller Flachs mit schwarzgefärbten Streifen. Um den Hals eine Kette aus dicken grünen Steinen. Piúpiu und tiki.

Niemand verlache Captain John Green, daß er zum kühlen britischen Kopf grotesken Schmuck wilder Völker trägt. Er erfüllt ein Versprechen, eine Ehrenpflicht. Und seine Besatzung erwartet das.

Sein Schiff „New Zealand" schenkte New Zealand dem Britischen Weltreich, das ferne Do-

minium Neuseeland. Jeder der anderthalb Millionen Bewohner hatte dreißig Schilling geopfert zum Bau dieses Kreuzers. Stolz war England, als er vor wenigen Jahren zur großen Flottenschau daherkam. Und Neuseeland bereute. Englands Regierung behielt das kampfstarke Schiff für die Nordsee. England hatte Pläne, im Jahre 13 —. Taub gegen alle Proteste der Minister Australiens und der Vertreter Neuseelands, die den Neubau für eine pazifische Schutzflotte wünschten, behielt England das Schiff. Das ist nicht die Schuld des Captain Green. Doch Admiral Beatty bekam ein Schiff mehr.

Ein Häuptling der Maori brachte „New Zealand" den Schurz brauner Krieger, als Gabe und glückhaften Schutz. „Eines Tages wirst du im Kampf stehen, Schiff. Du wirst drei Treffer erhalten: auf eine Kanone, in einen Mast und auf den Stand deines Führers, doch wirst du keinen Mann verlieren. Aber im Kampf muß dein Lenker dieses hier tragen: piúpiu und tiki." So sprach der dunkle Untertan Großbritanniens.

Jetzt ist „New Zealand" im Kampf. Läuft in der Granatenzange, die hinter ihr ein Schiff zerbrach. Scharf schlagen die deutschen Salven dicht um das Schiff, doch, seltsam, „New Zealand" zieht unversehrt weiter. Soll sich der Spruch des Maori erfüllen? Gefährlich nah liegen die Salven aus Osten.

Und gefährlich sieht es aus um die Spitze. „Lion"! Sechsmal in kurzen Zwischenräumen hat „Lützows" eiserner Hieb den „Löwen" getroffen. Völlig verhüllt ist das Schiff des englischen Führers. Steilspringende Wasserstämme hüllen es ein, und dichte Schleier von Rauch, vom Rauch schwerer Brände an Bord. In sengender, gasiger Glut stöhnen und sterben getroffene Kämpfer.

Stickiger Qualm beizt durch die Schlitze in den Kommandoturm und raubt dem Admiral die Sicht. Inmitten des Trefferschauers läßt Beatty nach Steuerbord ausscheren. So geht es nicht mehr. Und „einen Strich Steuerbord!" das ganze Geschwader! Feind ist jetzt der Rauch. Wir können nicht zielen!

Das Schicksal des sechsten Schiffes bedroht auch das erste. Doch der lähmende Rauch wird dem Flaggschiff zum Retter. Es bietet kein Ziel mehr im dunklen Dunst.

Brandherde löschen die britischen Männer. Flammen ersticken, um jeden Preis! Groß ist die Gefahr. Und der Kampf geht weiter. Sehen, sehen muß der Admiral! Soll der andere siegen? Nein, Admiral, England soll siegen! Wir löschen, wir löschen — und feuern!

„Moltke" hat vier Torpedos gegen „Queen Mary" gejagt, die die Verwirrung in der britischen Linie noch steigern. Sie sichten U-Boote, sobald sie die Blasenbahnen bemerken. Die große Furcht vor deutschen U-Booten! Die gar nicht dabei sind.

Admiral Beatty vermutet U-Boote im Westen und weicht nach Backbord aus, näher zum Gegner. Hippers Feuer ist furchtbar, aber U-Boote sind schlimmer.

Da der Abstand zu groß geworden, ist Hipper gleichzeitig schärfer auf den Feind gerückt und bis in Torpedoreichweite gelangt. „Moltke", eben selbst noch Torpedoschütze, weicht mit Glück drei britischen Torpedos knapp aus. Das Duell der Türme, für Augenblicke nur abgeebbt, schwillt zu neuer Heftigkeit an.

Und hinter Beatty naht Hilfe. Verstärkung in bösester Lage. Das V. Geschwader rückt auf. Konteradmiral Thomas mit seinen gewaltigen Vier. Er kommt von selbst. Beatty hat ihn, der die stärksten Einheiten führt, noch nicht gerufen. Über sieben Meilen achteraus noch, naht er „full speed", in voller Fahrt.

„Frankfurt", „Elbing" und „Pillau", die Kleinen Kreuzer der Aufklärungsgruppe, die einige Meilen achteraus nachgelaufen sind, eilen jetzt, Nebelschleier hinter sich ziehend, mit äußerster Geschwindigkeit näher an die Schlachtkreuzer heran. Thomas hat mit ein paar Salven auf sie die Rohre seiner 38er vorgewärmt, doch die drei entrinnen ihm ohne Schaden.

Gerade zerfließt die breite Wolke, unter der ein zerborstenes Schlachtschiff sich auf den Meeresgrund legt, da sichtet Thomas die kämpfenden Geschwader genauer. Sieht Beattys Schiffe in schwerster Bedrängnis.

„Warum gab nur Beatty nicht einmal Signal an das Fünfte? Er schafft's nicht allein. Sparsam ist Admiral Beatty mit seinen Signalen! Und tollkühn. Beinah blind, will mir scheinen. Er gedenkt wohl allein zu siegen. Einerlei, wir werden ihm beistehen. Er hat Last genug mit dem eigenen Verband. Jetzt aber greifen wir ein, wir, die stärksten, die schnellsten Linienschiffe, die England besitzt. Wir bringen den Sieg mit, Admiral Beatty!"

Ein Gegner vernichtet — vier neue an seiner Statt! Thomas richtet die Türme auf Hippers Geschwader. Zwei Schiffe heben sich gut aus dem Dunst des Gefechtsfeldes heraus.

„Auf die deutschen Schlußschiffe — die zwei letzten — paarweise Feuer konzentrieren. Vollsalven! Feuererlaubnis!"

Auf Riesenentfernung greifen vier Riesen ein ins grimme Turmduell der zehn Schlachtkreuzer. Eröffnen Feuer aus Schlünden, die 38er schleudern. „Barham", das Flaggschiff, „Warspite", „Valiant" und „Malaya" eröffnen auf 19, auf 20000 Meter.

Riesenentfernung. Rechne von Dorf zu Dorf, rechne mit Eisenbahnfahrt: 19 Kilometer! Nur Sekunden braucht das Geschoß für den Weg. Im vielfach verstärkenden Glas ist der Feind groß genug, ihn ins Ziel zu nehmen, Aufschläge auf ihm zu erkennen! Und sie haben den „firing director", den „Feuerleiter"; neuestes Mittel des technischen Krieges, der hoch vom Gefechtsmast aus sämtliche

Turmgeschütze des Schiffes elektrisch richtet und feuert. Zugleich.

Scharf am Ziel liegende Salven in schneller Folge heulen heran und wühlen rings um die deutschen Schlußschiffe das Meer auf. Achtunddreißig Zentimeter! Achtzehn Zentner das Geschoß!

„Barham" trifft „von der Tann" am Heck, dicht unter der Wasserlinie. In einem fürchterlichen Schlag, der den ganzen Schiffsleib wie eine Stahlrute nachschwingen läßt, durchstößt die Granate den Panzer und schleudert zerspringend ihre riesigen Splitter und Stücke des Panzers durch mehrere Decks. Wasser dringt ein, hundert, dreihundert, vierhundert Tonnen. Die Rudermaschine ist gefährdet. Besonnen arbeitet der Lecksicherungsdienst. Es gelingt, die bedrohten Räume zu dichten, und „nur" sechshundert Tonnen Wasser bleiben im Schiff. Weiter prescht „von der Tann", voll gefechtsfähig.

Während Kapitän Zenker und Kapitän v. Karpf, die Kommandanten, durch kleine Fahrtänderungen ihre Schiffe immer wieder geschickt aus den eng liegenden Salven ziehen, ist Beatty, durch das Eingreifen des V. Geschwaders erleichtert, etwas herangerückt, doch hat sich die Entfernung sehr bald wieder vergrößert und nimmt weiter zu.

Minutenlang treffen die Linienschiffe nichts mehr. Dann erreicht ein Geschoß auch „Moltke", durchschlägt, in einem Kohlenbunker detonierend, das Kasemattdeck und vernichtet ein 15 Zentimeter-Geschütz mit der Mannschaft.



Die deutschen Schlachtkreuzer in hoher Fahrt



I Englisches Schlachtkreuzergeschwader. Vorn das Flaggschiff, H M S „Lion“

Schlachtkreuzer S M S „Moltke“



Kapitän v. Trotha,
Chef des Stabes der Hochseeflotte

Das Feuer der Schlachtkreuzer wird auf beiden Seiten schwächer, aber es ist nur ein Abflauen vor neuem Sturm.

Hipper hält fest auf seinem Kurs, und nach wenigen Minuten ist wieder die engste Gefechtsfühlung erreicht. Heftig wie zuvor entbrennt der Kampf der Geschütze.

„Lion", auf dem noch die alten Brände glimmen und schwelen, wird von „Lützow" mehrmals hart getroffen und steht sogleich wieder in Flammen und dichtem Rauch, der ihn verbirgt.

„Derfflinger" nimmt „Queen Mary" unter Feuer, die gerade einen Treffer auf „Seydlitz" erzielt. Ein Geschütz der Mittelartillerie vernichtet.

Schlimm geht es jetzt „von der Tann". Zweimal von schweren Geschossen getroffen, verliert sie den vorderen Turm. Da das erste Geschoß, „New Zealands" Erfolg, schon beim Aufschlag detoniert, werden im Turm nur einige Mann verletzt, aber der Turm ist unbrauchbar. Er sitzt fest. Die zweite Granate, die das Panzerdeck schräg durchschlägt, schleudert von unten Sprengstücke in die Barbette des achteren Turms und tötet mehrere Männer der Turmbedienung. Erst nach schwerer Arbeit wird dieser Turm wieder schußbereit. Die Munitionskammern unter beiden Türmen sind rechtzeitig geflutet, Explosionen vermieden. Doch die gewaltigen Splitter haben Luftschächte aufgerissen, Rauch und Geschoßgas erfüllen den Rudermaschinenraum. Das Ruder, zum zweitenmal gefährdet, bleibt heil.

Ein Brand entsteht im hinteren Turm. Es gelingt, ihn auf seinen Herd zu beschränken. Die starke Rauchentwicklung des Brandes ist günstig jetzt, da sie das hartbedrängte Schiff eine Zeitlang als Ziel verhüllt.

Auch „Moltke", bisher erst einmal berührt, wird jetzt, im Kreuzfeuer von vier Feinden, zweimal getroffen. Ohne Menschenverlust. Das widerstandsfähige Torpedoschott hält den ungeheuren Anhieb der ersten Granate aus, die durch einen Kohleschutzbunker und den Wallgang schlägt. Die zweite detoniert in den Kohlen eines Bunkers und verliert die Hauptwucht ihrer Sprengwirkung.

Bei fallendem Abstand hat sich das Feuer wieder gewaltig gesteigert. Auf die Gegner fällt Treffer nach Treffer: Auf „New Zealand", auf „Tiger", „Princeß Royal", „Queen Mary".

„Queen Mary", die von Beattys Schiffen am besten schießt und den Deutschen den meisten Schaden zufügt, liegt jetzt zwischen doppelten Geschoßgarben: „Seydlitz", die ihre Hiebe verspürte, und „Derfflinger", die ganz hervorragend schießt und noch nicht einmal getroffen ist, haben sie in der Gabel und schicken rasend schnelle Salven. Mehrere Treffer fallen kurz hintereinander. Auf dem Dach des achteren Turms wird ein Mann, der das Glas des Periskops reinigt, durch Sprengstücke eines Treffers in die benachbarte leichte Batterie getötet. Das ist der Anfang.

Gleich danach treffen drei Granaten aus einer Salve, ganz geschlossen liegend, „Queen Mary" mitt-

schiffs. Sie müssen tief eingedrungen sein, doch ist nichts weiter zu sehen als eine schwarze spritzende Wolke, nicht groß. Im Ölbunker detoniert? Wirkung im Innern?

Da schlagen schon aus dem Orkan von Geschossen zwei weitere Volltreffer ins Vorschiff. Auch jetzt pufft nur eine kleine Wolke heraus wie vorher, doch Sekunden später schlägt springend, breit und gelbrot, mittschiffs unter schwarzem Rauch eine Feuerwand auf, und gleichzeitig klappt ein feuriger Fächer auch vorn auseinander. Wie leichte Stäbchen und dünne Schachteln brechen und splittern Masten und Aufbauten, nach der Mitte stürzend, als habe ein Riese das Schiff zerknickt. Tonnenschwere Trümmer werden dreißig, fünfzig Meter in die Luft geschleudert, in der unheimlichen schwarzen Wolke, die, nach oben sich dehnend, gleich einem düsteren Todesbaum, tausend Fuß hoch emporsteigt, während weiter letzte Granaten aus den Türmen des Gegners heulend hineinfahren in dieses gigantische Grabtuch, unter dem „Queen Mary" schon bis auf das Heck gesunken ist.

„Tiger", der in ihrem Kielwasser mit kaum fünfhundert Meter Abstand folgt, legt sofort Ruder herum und schert nach Backbord aus. In voller Fahrt dampft er durch einen Regen rotglühender Trümmer, die aus der Wolke herunterprasseln, und saugt stickigen Rauch des sterbenden Schiffes durch die Windschächte ein. Mit Grausen beobachten sie auf „Tiger", dem erst eben das deutsche Feuer zwei Türme zerschlug, das Bild der Verwüstung: wie

unter wallendem Qualm nur noch das Heck mit den schlagenden Schrauben schrägstehend herausragt, ein Drittel des Schiffs. Wie mit den wilden Bewegungen des Irrsinns wenige Männer aus einem Panzerturm klettern und stürzen. Und bevor „New Zealand", das Schlußschiff, nach Steuerbord ausscherend, die Stätte des Unheils erreicht, ist auch das Heck schon gurgelnd und glucksend verschwunden. Ein paar Menschen sind wie dunkle Tropfen von ihm abgefallen, und, von einer letzten Explosion emporgepeitscht, flattern Massen Papiers über dem zerfetzten Schiff in der Luft. Papier! Hier ward wanddicker Stahl zerrissen, hier sind Menschen zerrissen, vielhundert Menschen, und über ihrem Sterben in Feuer und Wasser, das nur Sekunden gedauert, flattert, lose und leicht, wie zum Hohn, weißes Papier, und weht schwarzer Rauch. Sonst ist nichts von „Queen Mary" geblieben.

Und viel weißes Papier mit schwarzem Rand wird in englischen Heimen, tränenbenetzt, den Tod tapferer Streiter vermelden, die für die Macht ihres Landes zur See gefallen. 1266 Mann. Zwölf—hundert—undsechsundsechzig.

Viel weißes Papier wird auch später beschrieben, um zu ergründen, wie es möglich gewesen, daß dieses starke Schiff zersprang wie ein gläsernes Gefäß. Das Cordit der Kartuschen, Stichflammen zerplatzender Treffer, die mit zischenden Zungen in Granatkammern stoßen, Geschosse in Reihen und Stapeln entzünden. Und Tausende von Zentnern Pulver —

Ein starkes Schiff? Ein sehr starkes Schiff. Doch für alle Gewalten, die der Mensch sich geschaffen, hat er noch andere ersonnen, die unzerstörbar Gedachtes im Augenblick völlig zerstören.

Fast blind vom beizenden Pulvergas, von Ruß, Öl, Blut und dem Salz des Meeres ringen acht Mann der Besatzung „Queen Mary" mit dem Wasser, das über zwölfhundert hinabriß, ums nackte Leben. Sie werden später von anderen Schiffen gerettet.

Unbeweglich seit einer Viertelstunde steht Admiral Beatty im Kommandoturm auf „Lion". Brandrauch und Pulverqualm wehen in Schwaden durch sein Gesichtsfeld. Mehr als einmal hat der Tod dicht an ihm vorbeigeschlagen. Düster ist der Ausblick. Düster die Meldung von dem verschwundenen Schlußschiff. Aber in Admiral Beatty lebt noch die große Hoffnung, lebt wieder neu auf jetzt, da Thomas mit dem „Fünften" näher heran ist und hart mit den 38ern einhaut. Die große Hoffnung: doch noch, doch noch den Hipper zu überwinden. Nur schneller laufen, allmählich im Süden den Feind umfassen. Auf sechsundzwanzig Meilen Fahrt hat er sein Geschwader bereits getrieben und verlangt weiter äußerste Kraft von den Maschinen.

Stumm empfängt er die schreckliche Nachricht: „Queen Mary" vernichtet. Wieder legt sich ein

schwerer Schatten auf seinen Plan. Zwei Schiffe verloren — —

„Queen Mary", das „showship", das Prachtschiff und Prunkstück der britischen Flotte —!

Aber vier neue, stärkere sind an ihrer Stelle. Der Plan —

„There seems to be something wrong with our damned ships today, Chatfield. Es scheint heute mit unsren Schiffen etwas nicht in Ordnung zu sein," sagt er nachdenklich zu seinem Flaggkapitän.

Er denkt wohl nicht nur an Turm „Q" dabei. Weiß er von Harvey, der sein Flaggschiff gerettet?

Ja, es ist „something wrong", etwas nicht in Ordnung. Daß die Deutschen besser schießen, viel besser, und häufig treffen. Daß ihre Panzersprenggranaten den schwersten Schaden anrichten. Daß die englische Panzerung recht wenig aushält und: daß die Kartuschen mit dem empfindlichen Cordit so schlecht geschützt sind. Daß sie tückischen Funken so leicht Zündstoff bieten und immerfort Brände die Schiffe am Leben bedrohen. Zwei von sechs Schiffen verloren, versunken, wie weggefegt.

Sonst aber ist nichts wrong mit den Schlachtkreuzern Beattys, die sich weiter brav schlagen. Und das damned ist kein Fluch, es ist eher Befürchtung.

„Turn two points to port," fügt er trocken hinzu. „Zwei Strich nach Backbord," näher zum Feind.

*

Während gerade die ersten Salven von „Derfflinger" und „Seydlitz" zu „Queen Mary" hinüberheulen, sind die Torpedoboote und Zerstörer beider Geschwader in den Kampf gestürmt. Zu gleicher Zeit sehen die Kreuzerführer den Augenblick für ihren Einsatz gekommen. Der Abstand ist günstig für die Torpedowaffe, und die Schlachtkreuzer können eine Entlastung nur zu gut gebrauchen.

Bei Beginn der Panzerschlacht hat Admiral Beatty den sechs Zerstörern „Lydiard", „Liberty", „Landrail", „Laurel", „Moorsom" und „Morris", die hinter dem Geschwader liefen, befohlen, sich fünf Meilen vor seine Spitze zu setzen. Schon die ersten Salven Hippers und sein zähes Andrängen haben ihm gezeigt, daß es aufs äußerste gehen wird in diesem Treffen.

Nur „Moorsom" und „Morris", neue starke Zerstörer, schneller als die anderen, können an den Schlachtkreuzern, die 26 Meilen Geschwindigkeit haben, vorbei bis zur Spitze gelangen. Die übrigen schaffen es nicht und bleiben im Feuerluv „hängen", in Höhe des Flaggschiffs, von wo Beatty sie bald wieder nach hinten verweist, da sie mit ihrem Qualmen die Sicht zum Feinde verderben. „Moorsom" und „Morris" sind vor die Spitze zu „Champion" gelangt, dem Flottillenführer, der über zehn Boote verfügt: „Nestor", „Nomad", „Narborough", „Obdurate", „Pelican", „Petard", „Nicator", „Nerissa", „Turbulent" und „Termagant".

In atemloser Spannung haben die Besatzungen

aller Boote in dieser ersten halben Stunde das wild-tobende Feuerduell der Schlachtkreuzer beobachtet. Backbord achteraus anfangs ein stolzes Bild; ihre 6 „Panzer“ in voller Fahrt, mit den Schleiern des Schornsteinrauchs, unter denen fortwährend die zuckenden Strahlen der schweren Geschütze nach Osten hinüberstechen. Sehr bald schon ändert sich dieses Bild, das so sicher und siegverheißend erscheint: masthohe Wassersäulen steigen steil um „Lion“, um „Tiger“, um „Princeß Royal“ auf, immer enger, immer zahlreicher, die Schiffe manchmal völlig verdeckend. Sie sehen, wie es auf „Lion“ einschlägt, wie Stichflammen senkrecht aus dem Schiffsleib empor schießen, und sehen am Ende der Linie, schnell hintereinander, kleine dunkle Wölkchen, rötlich durchglüht. Harmlos fast wirken die Treffer von ferne. Doch jäh birst aus ihnen, mit dumpf donnerndem Schlag, eine breite Mauer spritzender Flammen in mächtigen Klumpen von Qualm gen Himmel. Als der Rauch sich verzieht, sind nur noch fünf Schiffe in der britischen Linie.

Und „Lion“, — „Lion“ verschwindet fast in den Geisern feindlicher Einschläge ringsum und im Rauch seiner Brände. Sollen Englands Schlachtkreuzer, die noch vor Minuten unverwundbar schienen, hier der Reihe nach zertrommelt werden? Aber noch feuern fünf Riesen, Salve auf Salve in schnellen Schlägen. Und jetzt, jetzt greifen die Linienschiffe des V. Geschwaders aus Norden ein, mit den größten Kalibern, selbst von den Gegnern noch nicht erreichbar.

Ein Hagel vernichtender Geschosse muß schon auf den Deutschen liegen. So wenig ist zu erkennen aus Feuerlee. Schwaden von Pulverqualm drückt der Wind kilometerlang zur deutschen Linie hinüber. Sicher, ganz sicher werden dort drüben gleich zwei oder drei verschwinden, wie „Indefatigable" soeben. Ist es nicht Zeit jetzt, Beatty, für deine pfeilschnellen Zerstörer?

Admiral Beatty hat an sie gedacht! Er braucht sie sehr dringend, um Hippers Schnellfeuer zu entgehen, das nicht nur schnell ist, sondern außerordentlich schwer. Infolge Störung des Funktelegraphen auf seinem Flaggschiff kann er erst spät den Befehl an die Zerstörer erteilen. Flaggen und Blinken ist unmöglich, so sehr steckt „Lion" im brandigen Rauch.

Endlich kommt es durch: „Zerstörer zum Angriff!" Torpedoangriff! Dein Ende, German!

Gegen 5 Uhr 20 brechen sie vor, in Halbflottillen. Zuerst die Backbord voraus von „Lion", dann die aus Feuerlee, um das Flaggschiff herum. Auf höchsten Touren laufen alle Maschinen, 30, 31, — 34 Meilen Fahrt! Geschwindigkeit eines Schnellzugs! Hochauf gischten die Bugwellen und tief drücken die Hecks in das quirlende Wasser der rasenden Schrauben. Hinein zwischen die Linien der Giganten — —!

Es soll wahrlich ein Rennen werden, ein Wettrennen mit dem Tode und — mit den deutschen Torpedobooten. Haben die Engländer geglaubt, hier

offenes Feld zu finden, um ungestört an Hippers „Eiserne Hunde“ zu kommen, so täuschen sie sich. Täuschen sich sehr. Vorn um „Lützow“ herum stürmen sie ihnen schon entgegen, die deutschen Torpedoboote!

Sie lassen nicht auf sich warten. Sie haben die Wirkung von Hippers Artillerie hinter den dunklen Wänden von Pulverdunst, die der Wind auf sie zutreibt, nur ungenau verfolgen können. Doch hin und wieder teilt sich die Wand und sie sehen genug. Sehen den rotschwarzen Flammenkeil am Ende der feindlichen Linie, aus dem das Schiff, das dort lief, nicht wieder hervorkommt. Sehen „Lion“ in Brand und „Tiger“ in Wasserpfeilern. Sehen freilich auch in der eigenen Linie Treffer aufsprühen, Brandrauch aufquellen, aber eisern hält das deutsche Geschwader Kurs, fest in der Hand des Admirals. Doch sie müssen vor, ehe es zu spät ist. Geht das so fort, dann läßt ihnen der Hipper nichts mehr übrig. Nahe heran wollen sie an den Feind, ganz nahe, denn kurz soll die Bahn des Torpedos sein. Nach zehn, elf Meilen ist er zu Ende mit seiner Kraft. Die Hälfte und weniger ist der wirksamste Abstand. Für weite Wege braucht er lange, und das Ziel läuft auch. Es läuft sehr schnell und kann ausweichen. Los also, los! Wie lange ist es schon her, seit der 2. Führer der Torpedoboote das Signal gab, „Linienabstand 155 Hundert“! Schwer ist es, sich mit Geduld zu wappnen.

Sie sind zu Ende mit ihrer Geduld. Noch kurz bevor vom Führerkreuzer „Regensburg“ das Signal

durch ist, „Linienabstand 100 hm", „IX. Flottille ran!" fliegt auf dem Führerboot der IX. Flottille der Stander 3 in den Mast, die Flagge, die zur Attacke ruft. „Zet", rot und gezackt, der Schlachtruf der kleinen Schwarzen, die den mächtigsten Panzerriesen die blanke Furcht einjagen können. Einjagen — jagen in tollem Tempo, das ist ihre Lust. — Korvettenkapitän Goehle, der die Neunte führt, wird es schon machen.

Wie dunkle Keile, von unsichtbarer Hand in die See getrieben, schneiden sie den Kurs der Schlachtkreuzer und stoßen in Rotten auf die feindliche Linie zu: „V 28", „V 26" und „S 52" voran, dann „V 27", „S 36" und „S 51". Wieder zwei, „V 29" und „S 35" — und noch einmal drei, „V 30", „S 34" und „S 33" — —.

Unter dem stählernen „Dach" der Geschoßbahnen der schweren Artillerie, zwischen den Feuergarben der Mittelbatterien von beiden Seiten führen die elf einen grimmigen Kampf, in dem sie, wie auch die Gegner, zwei Aufgaben zu lösen trachten: ihre Torpedos gegen die Panzerschiffe zu treiben, die feindlichen Zerstörer abzudrängen.

Über zwanzig Boote rasen im „Niemandsmeer" mit wilder Fahrt in Zickzackkursen, völlig sinnlos scheinbar, kreuz und quer. Kann ein einziges wieder heil heraus aus diesem Teufelskessel? Wenig Aussicht. Aber alle Männer auf diesen Booten bewahren die Ruhe. Sie kennen ihre Aufgabe, vertrauen der Schnelligkeit ihrer geliebten Renner und fürchten nichts.

Wie festgeschmiedet stehen die Kommandanten auf den offenen Brücken, im Zugwind der brausenden Fahrt und in spritzender Gischt, während Splitter von glühheißem Granatstahl rings um sie sausen und pfeifen. Ruhig rufen sie ihre Befehle, zu den Geschützen und Torpedorohren und in die Maschinen.

So hell und unbedeutend tönen die Abschüsse ihrer kleinen Kanonen im Donnergebrüll der 28er und 30,5er, der englischen 34er und der 38er, die über ihnen von Ost nach West, von West nach Ost fauchend und heulend ihre Kurven schlagen. Ununterbrochen blitzen und dröhnen die Salven aus den Türmen hüben und drüben. Spielzeug sind die „Geschütze" der Boote gegen die Brocken der Doppelrohre, die sich, groß wie Fabrikschornsteine, aus ihren Panzerkuppeln recken. Spielzeug auch gegen die 15er und 17er, die die Batterien der Kasematten in den von Kielwassern und Einschlägen brodelnden Kessel werfen. Ein Tollhaus ist es, in dem die Torpedoboote und Zerstörer einen verwegenen Todestanz reiten. Die schwarzen Gesellen beider Flotten zum erstenmal in einen offenen Kampf zwischen starken Streitkräften verstrickt. Sie erringen Ehre für ihre Flaggen.

„Die Schwarze Kunst", so nennen sie sich in friedlicher Zeit. Kunst kommt von Können. Ja, sie können ihr Teil, die braven Boote. Jetzt aber geht's nicht ums Können allein, jetzt heißt es: die eisernen Nerven und den Adlerblick, sprichwörtlich für den Torpedobootsfahrer, doppelt beweisen. Die schwarze

Kunst beweisen in einem tobenden Chaos von Abschüssen und Einschlägen, im feuerumrandeten, feuerdurchsprühten Gefechtsfeld der großen Kreuzer.

Auf sieben Kilometer schon beginnen sie ein Kreuzfeuer, aus den Zwerggeschützen auf Back und Heck. Was macht es, daß manche der britischen Zerstörer doppelt so groß sind und schwerere Kaliber führen. Um so dichter rücken sie ihnen auf den Leib und immer zahlreicher prasseln die Geschosse ihrer leichten Artillerie rundum.

Und immer neue Einschläge der Mittelartillerie aus den Linien hauen verlustbringend dazwischen.

Torpedorohre, vorn und achtern, schwenken nach Backbord, nach Steuerbord, auf ein Ziel, auf ein neues. Ziele suchen, die sich immerfort verschieben, wie verhext. Zehnfach schwer ist das Zielen hier. Die Linien laufen nach Süden, die Boote und Zerstörer entgegengesetzt auf sich schneidenden Kursen.

Los den Torpedo! Den stählernen Siebenmeterfisch, der so glatt und blank aussieht und in seinem Kopf so ungeheure Vernichtungskraft trägt, die unter dem Seitenpanzer dem stärksten Großkampfschiff tödliche Wunden schlägt.

„Nomad" wird das erste Opfer. Deutsche Granaten schlagen in den Kesselraum, die Maschinen rammen fest, und im ausströmenden Heißdampf zerrissener Rohre fallen die ersten Toten, die ersten Verletzten. Zwei Torpedos laufen unter dem gelähmten Zerstörer hindurch, gleich darauf naht ein dritter, unabwendbar, von „S 52" geschossen. Er

trifft auf. Entsetzlich erbebt „Nomad“ unter dem Schlag. Hält sich noch schwimmend, aber das Ende ist nahe.

Enger und enger geraten die schnellen Schiffe zusammen. Hart aufeinander brausen sie los, den Gegner zu rammen, und bringe es die eigene Vernichtung. Auf Entfernungen von 1000, 800, 600 Metern führen sie erbittertste Einzelgefechte. Fieberhaft feuern alle Geschütze, klatschend sausen Torpedos aus den Rohren, Maschinengewehre knattern dazwischen, Splitter jaulen und zischen durch die Luft, eiserne Platten erdröhnen unter Treffern.

Fast ungedeckt stehen die Geschützmannschaften und Offiziere der kleinen Boote, die so schnell und wendig, aber so leicht verwundbar sind, an Deck. Was bedeuten ein paar dünne Schilde, was die dünnen Platten auf Deck und Seite, wenn auch nur 15er der Schlachtkreuzer treffen! Blechschiffchen sind sie, verglichen mit den Panzerkreuzern und Linienschiffen. Die schmalen Leiber fast nur Maschinen und Kessel. Die Schnelligkeit ihr einziger Schutz.

Komme, was will — die schwarzen Gesellen sind Kämpfer von Vollblut. Nerven kennen sie nicht. Es gilt nicht fechten allein, es gilt fortwährend sekundenschnell das Fahrzeug herumreißen, wenn ein Gegner anrennt, wenn eine verräterische Blasenbahn naht. Das verstehen die schmalnasigen Hetzhunde der See: blitzartige Wendungen, die sind ihr Stolz.

„V 29“ —! Eine Torpedobahn, nur zu gut bekannt, wird sichtbar, ganz nah. Ausweichen

unmöglich. Das Geschoß trifft auf, ein donnernder Schlag! Vorderer Maschinenraum aufgerissen. Aus! Nur ein Wunder hätte hier retten können. Was ist ein Torpedoboot gegen das furchtbare Geschoß, das es als eigene Waffe hinausjagt! Es wird einfach zertrümmert unter dem Hieb, und in zwei Teilen beginnt es zu sinken. Der Zerstörer „Petard", der den Nahschuß gefeuert, zieht dicht vorbei und wirft noch schnell Salven seiner Zehnzentimeter auf das sinkende Boot. Ein Drittel der Besatzung stirbt den Heldentod. Das Achterschiff ist verschwunden. Ein paar Männer jagen — fast ist das Vorschiff schon gekentert — noch Torpedos hinaus. Sie rufen, ja, sie rufen: drei Hurras auf ihr Vaterland! Und springen im letzten Augenblick in die See. Keine Hoffnung, lebend wieder herauszukommen — —

Und „V 27" trifft es wie „Nomad". Granattreffer in die vordere Maschine, zerfetzte Dampfrohre. Das Schiff schwer havariert, doch nur wenige Mann verwundet. Keiner getötet. Gerade befiehlt der Kommandant die Sprengung des Bootes, weil seine Erhaltung im Trommelfeuer aussichtslos ist, — da stürmt „V 26" heran, als Retter. Ohne Besinnen, im Eisenhagel, übernimmt „V 26" die ganze Besatzung des vernichteten Schwesterschiffs, schickt es mit einigen Fangschüssen in die Tiefe, eilt weiter, zu den Trümmern von „V 29", rettet auch hier fast alle Überlebenden. Die letzten nimmt „S 35" an Bord.

Wie auf den großen Schiffen, so zeigt sich auch auf den kleinen schwachen der echte Seemannsgeist

in höchster Todesgefahr. Kameraden bergen, ohne ans eigene Leben zu denken, — so selbstverständlich.

Sie haben Glück, die unerschrockenen Retter, und gelangen heil zurück zum Führerkreuzer „Regensburg“, der zu Beginn des Angriffs schnell nach Südwesten um die Spitze der Schlachtkreuzer ins Niemandsmeer vorgestoßen ist und sehr geschickt durch scharfes Sperrfeuer gegen die englischen Zerstörer den Rückweg der deutschen Boote deckt. Auch die meisten Zerstörer des Feindes entrinnen eilig dem Feuerkessel.

Vor dem jähen Sturmangriff der Flottillen sind die englischen Kreuzer und Linienschiffe zwei Strich, 22,5 Grad, nach Westen abgestaffelt.

Admiral Hipper, der sein Geschwader im Angriff der feindlichen Boote ebenfalls abgestaffelt hat, von Südsüdost bis auf Ost, ohne die Feuergeschwindigkeit zu mindern, dreht schon nach wenigen Minuten erneut heran, bis auf Südwest.

Das schwere Feuer der 38er, das vom englischen Linienschiffsgeschwader auf die deutschen Schlußschiffe geworfen wird, kann bei der großen Entfernung nur mit geringer Wirkung erwidert werden. Allein „von der Tann“ gelingt es, das Flaggschiff „Barham“ einmal empfindlich zu treffen. Aber wichtiger ist jetzt, den näheren Gegner im Ziel zu behalten! Das deutsche Schlußschiff, auf dem schon zwei Türme ausgefallen sind, richtet seine Geschütze wieder



Flottenflaggschiff S M S „Friedrich der Große"



Sir John Rushwort Jellicoe,
Commander-in-Chief der Englischen Flotte. Bild: Scherl



Jellicoe's Flaggschiff, H M S „Iron Duke“

gegen „New Zealand". Da laufen im dritten Turm die Rohre heiß und versagen, und „von der Tann" kann nur noch aus zwei Geschützen feuern. Schössen die Engländer so gut wie die Deutschen, dann stände es noch schlimmer jetzt um „von der Tann".

Admiral Beatty ist, mit seinem Geschwindigkeitsüberschuß, dem deutschen Geschwader ein ganzes Stück vorausgelaufen. Ein bis zwei Meilen höhere Fahrt in der Stunde wirken sich beträchtlich aus. Er steht jetzt mehr südwestlich querab von Hipper, und querab achteraus rückt Thomas schnell auf mit den Linienschiffen. Die Lage wird bedrohlicher für die deutsche Gruppe. Im Nordwesten die britischen Linienschiffe, im Südwest die Panzerkreuzer. Jeden Augenblick, sobald sich die Engländer wieder rangieren nach der Lockerung durch den Torpedoangriff, muß das schon begonnene konzentrische Feuer wieder losbrechen und sich verheerend steigern. Denn die feindlichen Linienschiffe sind noch frisch. 8 gegen 5, und mit viel schwererem Kaliber. Konzentrisches Feuer, im Winkel von vorn und von achtern zugleich.

Schon setzt das ungleiche Duell der Panzertürme mit neuer Heftigkeit ein —

Fest hält Hipper an seinem Ziel: den Engländer auf das deutsche Gros zu ziehen. Wie lange wird er noch durchhalten können, 5 gegen 8? Ihm ist nicht bange um seine fünf, die sich großartig schlagen. Noch nicht einmal schor einzeln ein Schiff aus der Linie! Aber bald müssen sie Entlastung haben, soll nicht der Sieg ihnen noch entgleiten. Fünf gegen

acht, da kann auf die Dauer selbst bestes Schießen nicht helfen. Auf lange Sicht siegt das Gesetz der Zahl. Fast eine Stunde schon tobt die erbitterte Schlacht.

Indes ist der Feind, beinah schon zerschlagen, doppelt erstarkt an Bewaffnung und Zahl.

„König“, das Spitzenschiff der deutschen Flotte, hat nordwestlich kämpfende Kreuzer ausgemacht und bald erkannt, daß Backbord voraus die Gegner, Steuerbord voraus die Schiffe Hippers auf südlichen Kurs herablaufen. Admiral Scheer hat seinen Standort an „Lützow“ gemeldet. Er rückt heran mit 20 Meilen Fahrt. „Alle Fahrt“ läuft die lange deutsche Linie.

Soeben hat Kreuzer „Stettin“, in der Vorhut des Gros, dem Hochseechef die II. Aufklärungsgruppe gemeldet, die er in Nordnordwest gesichtet hat, — da meldet auf „Lützow“ der Ausguck: „Rauchwolken im Süden!“

Rauchfahnen im Norden — Rauchfahnen im Süden. Scheer sichtet Hipper — Hipper sieht Scheer!!

Auf den fünf Kreuzern herrscht Freude und Jubel. Durch Sprachrohre schreit es in alle Stationen, vielstimmiges Rufen: „Das Gros ist in Sicht!“ „Wir werden entlastet.“

Und auf den Linienschiffen sind Zwanzigtausend begeistert: „Hipper in Sicht — und der Feind!!

Jetzt dürfen wir kämpfen, wir vom Gros. Die Linienschiffe, wir, unter Scheer. Hurra und voran!"

Und Admiral Beatty? Der nimmt eine Meldung entgegen, die ihn für Sekunden starr macht. Unglaublich ist das — ganz ausgeschlossen! Ein grober Irrtum! Fest haftet sein Blick auf ein paar Worten, die einen trefflichen Plan zerschlagen. Jetzt gerade zerschlagen, da die Aussicht neu steigt. 8 gegen 5, und konzentrisches Feuer mit schwersten Salven! Und höhere Fahrt. Ein T-Strich über Südost nach Nordost und — Hipper erledigt. Dies hier kann nicht stimmen. „Es ist nicht wahr! Wir werden jetzt siegen. Trotz schwerer Wunden im eigenen Geschwader naht unser Sieg. Er ist uns sicher, mit Thomas' Hilfe. Ein dummer Irrtum nur, dieser Funkspruch —"

„Urgent, Priority!"

„Dringend, mit Vorrang. Vorrang!"

Kalt springen elf Worte ihn an: „Have sighted enemy battle Fleet bearing S. E. course of enemy north."

„Habe gesichtet feindliche Schlachtflotte in Südost. Kurs des Feindes ist Nord."

Feindliche Schlachtflotte? Admiral Scheer?? Der liegt doch im Hafen, fern in der Jade!

Und weit nach Nordwesten hin durchstechen die gleichen elf Worte unsichtbar die Luft, zu Jellicoe, dem Commander-in-Chief — —

„Southampton" sendet diesen Funkspruch, der wie ein Pfeil in die Kommandotürme trifft. Das Flaggschiff von Commodore Goodenough, der mit dem II. Kreuzergeschwader einige Meilen vor Beatty aufklärt. Sie können es selbst nicht glauben auf der „Southampton", zuerst. Wie gebannt stehen die Männer im Vormars des Kreuzers. Es zittert und glastet über der Kimm in Südost. Sind es wirklich größere Schiffe, die von dort aufdampfen?

„Es sind deutsche Linienschiffe!"

„Nein — Kleine Kreuzer, I bet you. Ich wette!"

„Nein! Jellicoe ist es mit unserem Gros. Hurray!"

Sie glauben wahrhaftig für halbe Minuten, daß es Jellicoe sei — im Südosten!

Immer deutlicher werden die Silhouetten. Aus dem Glast laufen sie auf ins Licht der Sonne. Jellicoe dort? Ein verrückter Einfall! Der steht doch Nordwest, weit oben Nordwest. Hellgraue Schiffe in endloser Reihe. Es sind die Deutschen! Die Hochseeflotte!!!

Die Funken knistern — — „Priority!! Dringend". Und „Champion" sendet die gleiche Meldung.

Weiter stößt Beatty nach Süden. Scharf trommelt das Feuer von Hipper auf seine Vier. Niemand im Führerstand auf „Lion" beachtet das jetzt. Mit allen Gläsern suchen sie im Süden. Süden, Südosten — — Die Meldung ist falsch!

Gedanken jagen in Beattys Hirn. Nur schnell Gewißheit, daß Goodenough irrt, und dann warte,

German! Die starken Linienschiffe, die vier und wir — —

Linienschiffe — — Was ist das dort im Süden? Ein großer Körper, das sieht man auf weite Entfernung. Ein Schlachtschiff, ein — Linienschiff!

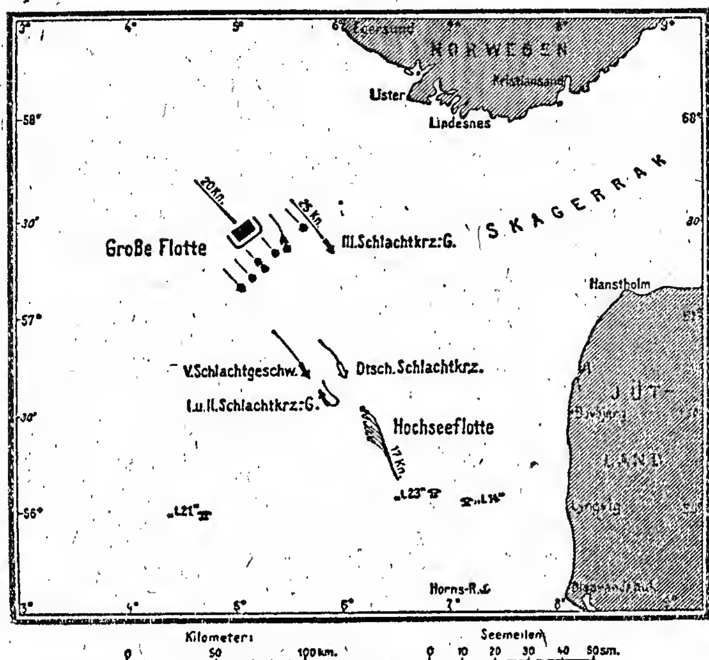
Indeed! Wahrhaftig ein Linienschiff in Südost. Hellgrau steigt es herauf im Sonnenflimmer der Kimm. Die Meldung stimmt!! Unglaublich und — wahr!! Wie festgeschraubt bleiben die Gläser auf „Lion" vor den Gesichtern. Und schnell und schneller kommt die Gewißheit aus Süden. Ein zweites Schiff, ebenso hellgrau und groß, steigt herauf, ein drittes — viertes, eine lange Reihe. Unendlich scheint sie. Das deutsche Gros!! Kein Irrtum, kein Hirngespinst! Goodenough —.

Admiral Beatty preßt die Zähne zusammen. Ein kurzer Befehl, vom Zorn fast erstickt: „Schwenkung 16 Strich Steuerbord!"

Ein Kerl, dieser Hipper! Ihn glatt auf das deutsche Gros zu führen. Vernichtet die Hoffnung, allein zu siegen, vernichtet in diesem Augenblick. Den Gegner abschneiden! Wie Ironie wirkt der große Plan. Jetzt ist er ja selbst in höchster Gefahr! Es gibt keine Wahl. Nach Norden entlaufen mit allem Dampf — —

Die Winker flaggen die vier Worte, die „Niederlage" bedeuten. In der Schlacht einer Stunde hat ihn Hipper geschlagen und zwingt ihn zu schleuniger Flucht.

Hart Steuerbord wenden die englischen Kreuzer. „Lion" vorauf, im weiten Bogen die anderen drei —



Stellung beider Flotten 5.48 Nm.

Die Luftschiffe, infolge ungünstiger Witterung später aufgestiegen als beabsichtigt, sehen und hören bei der niedrigliegenden Wolkendecke nichts von den Geschwadern.

„Princeß Royal", „Tiger", „New Zealand". Während der Wendung schweigen die Türme. Sie drehen im Halbkreis. Gleich heißt es an Steuerbord neu eröffnen.

Es ist zwischen halb und dreiviertel sechs. Entscheidungsvoll sind jetzt ein paar Minuten.

Nach Norden eilt Beatty, nach Süden dampft Thomas, und Hipper östlich vorab, noch scharf auf die britischen Kreuzer feuernd, schließt näher an das Gros unter Scheer, das schnell anläuft.

Von „Friedrich der Große" kommt ein Signal, das stürmische Freude weckt in der ganzen Linie: „Feuer verteilen von rechts, Schiff gegen Schiff!" Und: „Feuer eröffnen!"

Am nächsten steht Beatty der deutschen Spitze. Die ersten Salven jagen ihm nach in die Wendung. Pulverrauch weht vor den Türmen von „König", „Großer Kurfürst" und „Markgraf". Wie Schrot in einen Schwarm Spatzen schlagen die ersten Kurzschüsse der Spitze zwischen die englischen Zerstörer, die sich quer durch das Kielwasser „New Zealands" nach Westen, in den Schutz der Schlachtkreuzer, retten.

Auf „Friedrich der Große" hat Admiral Scheer, haben Trotha und Levetzow anfangs mit Staunen beobachtet, daß Beatty so nah an die Linie heranlief. Die Panzerkreuzer dem Feuer der langen Linie aussetzen, scheint heller Wahnsinn. Sie haben nur eine Erklärung dafür, die sie mit Befriedigung erfüllt: die Täuschung ist ihnen gelungen! Die kluge Maßnahme des Stabes von Scheer, vor dem Auslaufen das Anruffunksignal seines Flaggschiffs mit dem der Station Wilhelmshaven zu tauschen, hat den Gegner in Sicherheit gewiegt!

*

Einige feindliche Zerstörer sind nach dem Rückruf noch weiter nach Süden mitgelaufen und haben Torpedos gegen Hippers Geschwader losgemacht. Torpedos laufen Minuten auf ein paar Meilen — —

„Nestor“ und „Nicator“, auf südöstlichem Kurs, verfehlen die Ziele und geraten ins Kreuzfeuer von Hippers Mittelartillerie. Sie entkommen knapp der Vernichtung, dank der Besonnenheit ihrer Kommandanten, die nach jeder nah einfallenden Salve blitzschnell den Kurs ändern. Kühl steht Kapitän Mocatta auf der Brücke von „Nicator“ und raucht seine Pfeife. Die rasende Geschwindigkeit der zickzackfahrenden Boote — etwa 60 Stundenkilometer — entzieht sie wieder und wieder den Gabeln der Salven. Ein einziger volltreffender Fünfzehner wäre das Ende.

Auf einmal sind sie vom Regen in die Traufe geraten. Sie sichten Linienschiffe und halten auf sie zu, um sich hinter ihnen in Sicherheit zu bringen. Doch es ist nicht, wie sie glauben, das V. englische Geschwader! Das Bugfeuer der deutschen Linienschiffsspitze fängt sie ein! Um Haaresbreite entrinnt „Nicator“, nur von wenigen Splittern geritzt, der Sintflut der deutschen Salven. Ein seltsamer gefährlicher Unfall bedroht im letzten Augenblick noch das Fahrzeug. Ein Torpedo bleibt im Abschuß halb im Rohr hängen und bricht zwischen Kopf und Rumpf. Der lose Torpedokopf mit der unheimlichen Ladung baumelt über Bord und schlägt bei jedem Überholen gegen die Seite. Mit Bootshaken sucht die Be-

satzung das Ungeheuer zu greifen, da fällt der Kopf zum Glück herunter, hart an der Steuerbordschraube vorbei — —

„Nestor" ist schwer getroffen. Zwei Kessel fallen aus, und nur langsam kann der Zerstörer weiter. Unweit des hilflos liegenden „Nomad" kommt er zum Stillstand.

Zwei Wracks, der sicheren Vernichtung geweiht, liegen „Nomad" und „Nestor" unbeweglich im Toben der Schlacht, nur von Treffern und Nahaufschlägen wieder und wieder erschüttert. „Petard" läuft vorbei und bietet dem Krüppel „Nestor" Hilfe an. Er will ihn ins Schlepptau nehmen, inmitten des schweren Feuers. Der Kommandant lehnt ab. Ein nutzloses Opfer wäre das gewesen.

„Nomad" ereilt das Schicksal zuerst. Die Aufbauten sind zu einem wüsten Trümmergewirr zusammengeschossen. Leck bei Leck klafft im Rumpf. Das Heck sackt weg, und durchlöchert wie ein Sieb bricht der Zerstörer auseinander. Das zerfetzte Eisenwerk auf Deck klirrt und rasselt sein Todeslied. Die Besatzung ist ins Wasser gesprungen und erwartet das Ende. Da braust ein Torpedoboot heran, ein deutsches Torpedoboot, und rettet alle Lebenden und Verwundeten des gesunkenen Schiffes vom sicheren Tode. „G 8" erfüllt am Feind eine Pflicht, die nicht jedem Gegner so selbstverständlich ist — —

Beatty zieht mit den Schlachtkreuzern an Steuerbordseite der Linienschiffe des Admirals

Thomas vorbei. Staunend zählen die Besatzungen des V. Geschwaders: „drei — vier." Es waren doch sechs, die Beatty hatte?

Wie in jeder Minute des gewaltigen Kampfes, so auch jetzt überlegener Führer, kalt und schnell entscheidend, nutzt Admiral Hipper die kurzen Augenblicke, in denen die englischen Geschwader aneinander vorbeilaufen auf Gegenkurs, und setzt sich in einer exakt durchgeführten Kehrtwendung mit seinem Verband vor die Spitze der deutschen Linie, sogleich die Verfolgung Beattys nach Norden beginnend.

Der Zerstörer „Petard", dem es gelang, „V 29" tödlich zu treffen, ist mit „Turbulent", „Nerissa" und „Termagant" noch im Kampffeld geblieben. Die vier Boote feuern, bevor sie Beatty nach Norden folgen, mehrere Torpedos gegen die deutschen Kreuzer, die gerade schwenken.

Fünf laufen ins Leere. Der sechste rennt, verborgen im Schäumen der wühlenden Kurve, die die Schlachtkreuzer schlagen, auf den einen zu. Er erreicht ihn — die „Seydlitz", die eben wendet, und faßt sie im Vorschiff.

Ein polternder Ruck, der das Schiff heftig schüttelt. Im Innern des Vorschiffs verhalten die Männer den Atem. Was war das? Eine Mine? Das erlebten sie schon, vor wenigen Wochen. Was ist jetzt geschehen?

Der Leckdienst ist wach auf allen Stationen. Da passen sie auf und sparen Sekunden, um Schaden

zu heilen. In den engen Raum mit der schematischen Lecktafel, wo die Hilfskräfte sitzen, fällt durch ein Rohr eine kleine Blechbüchse hinab. In ihr steckt ein Zettel, vom Ersten Offizier, im Kommandostand oben. Wenige Wort besagen alles.

„Torpedotreffer Abteilung 13 an Steuerbord."

Torpedotreffer — nicht Minenschlag. Abteilung 13? Das halten wir aus. „Seydlitz" ist stark und kann Wunden vertragen. Doch der Breitseitraum und — die Munition?!

Meldung auf Meldung kommt aus dem Vorschiff, und schnell klärt sich das Bild. Auf der Lecktafel, die jede Zelle des Schiffes zeigt, wird vermerkt, was der Torpedo zerstört hat.

Die vordere elektrische Station ist erledigt. Zwei Turbodynamos und Umformer hin. Doch für alle Trefferausfälle ist vorgesorgt, und nicht umsonst ward oft im Frieden geübt: „Was tun, wenn — —"

Klare Befehle, bald kommt die Antwort: „Stromerzeugung übernommen in Zentralstation achtern."

Hier bewährt sich wieder der deutsche Schiffbau in glänzender Weise. Der Wallgang vorne ist aufgeschlagen, Wasser strömt ein und füllt die zerstörten seitlichen Zellen. Doch es dringt nicht weit. Erleichtert von großer Besorgnis ermittelt der Erste Offizier, daß keine Gefahr für das Schiff besteht. Das Torpedoschott, die starke Zwischenwand zur Mitte des Schiffs, hemmte den furchtbaren Anhieb der Detonation. Die Munitionskammern und der Torpedobreitseitraum sind unverletzt geblieben.

Das Leck ist groß, und schwer wiegen die Wassermassen im Vorschiff, aber nur wenig Schlagseite macht sich bemerkbar. Geschwindigkeit und Kampfkraft sind ungeschwächt. „Seydlitz“ kämpft weiter —

„Petard“, der die einzigen Treffer erzielte, von über zwanzig Torpedos aus Beattys Zerstörern, entkommt dem Verderben mit leichten Verlusten.

Hilflos liegt „Nestor“ mitten im Niemandsmeer, über das noch eben von beiden Seiten das schwere Feuer der Panzerkreuzer hinwegheulte. Der Donner ihrer Doppeltürme wird schwächer, indes sie schnell nordwärts dampfen. Aber schon bricht das zweite Gewitter mit furchtbarem Krachen herein: Das Feuer der deutschen Linienschiffe. Ihre Mittelartillerie nimmt „Nestor“ ins Ziel. Schießen kann „Nestor“ nicht mehr. Seine schwachen Geschütze hätten auch keine Wirkung erzielt gegen den stählernen Wall der Großkampfschiffe. Doch Kapitän Bingham läßt noch einen Torpedo gegen die Linie abschießen. Dem unausbleiblichen Untergang mutig entgegensehend, beschäftigen seine Offiziere die Mannschaft, um die Haltung zu wahren. Als Rettungsboot und Flöße klar sind, lassen sie „Ordnung machen“ auf Deck. Von einem wahren Wirbelsturm scharfen Feuers gepackt, in dem mächtige Splitterbrocken reißend durch Aufbauten und Rumpf des Zerstörers

schlagen, ist „Nestor“ schnell leck geschossen und beginnt über Heck fast senkrecht abzusacken. Im letzten Augenblick gibt der Kommandant den Befehl zum Verlassen des Schiffs, und die Besatzung taumelt über Bord in die See. Als er ins Rettungsboot gleitet, fragt er den Ersten Offizier, der die ‚Ordnungsarbeit‘ so vorbildlich ruhig geleitet: „Wohin wenden wir uns?“ Der Leutnant antwortet: „In den Himmel, Sir, hoff' ich.“

Eine Wolke von Wasser und Rauch fegt hinter das letzte Wort, und der Erste Offizier ist verschwunden.

„Nestor“ stößt auf den Grund der Nordsee hinab. Nur Ölflecke und Trümmer bleiben an der Oberfläche, dazwischen Flöße und ein Boot mit den Überlebenden. In einem lecken, unbrauchbaren, Motorboot hocken eng viele Männer und harren des Schicksals. Sie singen, die Braven.

Deutsche Torpedoboote fliegen heran. Sie werden stumm. Kommt nun der bittere Schluß? Granaten oder MG.-Kugeln? Nein! — die Deutschen retten sie, retten alle, die noch zu retten sind. Schnell und ohne unnütze Worte. Der deutsche Seemann ehrt im Wehrlosen seinen tapferen Gegner.

Achtzig Mann werden geborgen. Nur wenige, wenige wie auch auf „Nomad“, sind dem Granatensturm zum Opfer gefallen. Sechs Mann verloren. Wie ein Wunder erscheinen die geringen Verluste auf den leichten Booten im verheerenden Feuer schwerster Geschosse, in dem Feuer, das die Schiffe selbst völlig zerstörte.

Auch „Moorsom", vom Gegenstoß deutscher Boote abgedrängt, gerät, ohne ihre Torpedos zum Tragen bringen zu können, ins Feuer der Linie. Zwei Treffer beschädigen sie stark, verwunden aber nur einen Mann. Wasser läuft in die Öltanks, die Geschwindigkeit fällt und die Gefahr wächst. Doch es geht noch gut ab: der Ingenieur behebt geistesgegenwärtig den Schaden, und „Moorsom" entkommt in windender Fahrt.

Kaum mehr als eine halbe Stunde währte der Hauptkampf der schwarzen Jäger im Niemandsmeer, doch so viel ist geschehen und so schnell hat sich das Gefechtsbild geändert, daß es ist, als fochten sie Stunden. Dann ein paar Signale, stoßartige Wendungen messerscharfer Buge, und sie sind davongefegt, Engländer und Deutsche, hinter die gewaltig dahinschnaubenden Reihen der Großen Kreuzer Nur zwei laufen jetzt noch im Feuer der Großen: „Onslow" und „Moresby", die sich ungeduldig vom Flugzeugträger „Engadine", dem sie zugeteilt waren, loslösten, laufen kurz vor 6 Uhr gegen die deutschen Schlachtkreuzer an. Sie haben keinen Überblick über die Lage und werden mit heftigen Salven, auch von den Kleinen Kreuzern, empfangen, so daß sie ihre Torpedos nicht losmachen können. In Feuerluv der eigenen Schlachtkreuzer fahrend, müssen sie schnellstens abdrehen und suchen verzweifelt den Ausweg. „Moresby" läuft südwärts zwischen

den Linien ab, um nach Feuerlee durchzubrechen, und schießt auf „Kronprinz“ im III. Linienschiffsgeschwader einen Torpedo, aus siebentausend Meter. Er geht vorbei. „Moresby“ muß sich mit äußerster Kraft dem Druck des Feuers der Linienschiffe entziehen. Es gelingt auch diesem Zerstörer, wie „Onslow“, mit nur geringen Wunden das Feld zu räumen.

Außerordentlich angriffsfreudig, vorbildlich tapfer haben die Torpedoboote und Zerstörer beider Flotten gekämpft, und in kurzer Zeit furchtbare Feuerproben ausgehalten. Zwei sind auf jeder Seite geblieben.

Nicht lange hat Admiral Evan-Thomas die Freude an seinen geschlossenen Salven, die eben noch, hoffnungsvoll nah am Ziel, die Schlußschiffe Hippers umkrallten. Vor ihm sind die Kreuzer von Beatty verschwunden, haben ihm, im Halbkreis nach Westen schwenkend, das Feuer verlegt und ziehen auf Gegenkurs westlich vorbei. Nach Norden. Jetzt schon achteraus — —

Seltsam die plötzliche Schwenkung, ohne rechten Befehl an das Fünfte. Auf „Lion“ weht ein Signal, geheißt: „Wendung 16 Strich Steuerbord“. Das gilt doch dem Fünften? Aber, zum Henker, das Signal bleibt hängen! Sie holen's nicht nieder, als Zeichen der Ausführung? Was soll das bedeuten? Und schon verschwindet Admiral Beatty im Qualm seiner jagenden Nordfahrt. By Jove, — beim Zeus, das ist toll!

Von vorn fällt unerhört scharfes Feuer. Die ersten Salven liegen schon hart beim Fünften. Die endlose Linie der deutschen Flotte —!

Wie schnell sie sich nähert, mit zwanzig Meilen. Und das V. Geschwader noch schneller — ihr entgegen! Unmöglich, ein Passiergefecht anzunehmen, vier gegen — wieviele?

In diesen Minuten, fünf schweren Minuten, denkt Admiral Thomas mit Ingrimm an Beatty, der ihn einfach im Stich läßt, „sparsam" mit Signalen.

Sparsam? Nein — Beatty kennt nur das eine Ziel: allein zu siegen. Und nun braust er davon, da das nicht gelungen. Er ist selber schuld an dem groben Fehler, der nicht mehr geändert werden kann.

Weiß er denn nicht, der Geschwaderführer, daß Vernichtung des Gegners, das oberste Ziel, nur zu erreichen ist durch die Zahl? Durch überlegene Anzahl der Schiffe? Das muß er wissen! Mit seinen sechs Kreuzern wollte er's schaffen. Und dann noch mit vier! Tollkühn ging er los, aber ohne Kopf. Unbegreiflich — vier Linienschiffe, die besten und stärksten, weit abzuhängen, statt sie zu holen, am Anfang schon. Damned! To hell — — dieser unselige Fehler. Das nenn' ich lost chance, „Führer" David Beatty! Lost chance and — lost battle! Chance verpaßt, — Schlacht verloren! Aus ist es mit der Vernichtung durch Zahl.

Jetzt wird's ein „close shave" — eine böse Klemme! Wir müssen schwenken, so schnell es nur



Schlachtkreuzer H M S „Indefatigable“



Ein schwerer Treffer auf „von der Tann“



Turmsalve eines deutschen Schlachtkreuzers



Kommandostand auf SMS „Moltke".
Blick durch den Sehschlitz: SMS „Seydlitz" feuert eine Salve

geht. Kein Signal mehr nötig, fern dampfender Führer — —

Sie schießen verteufelt, die Deutschen da vorn. „Herum mit dem Fünften!"

Hart Steuerbord schwenken die vier Giganten, um „ihren" Kreuzern nachzueilen.

Im Bogen der Schwenkung erhält „Barham", das Flaggschiff, die ersten Treffer. Zwei schlimme Hiebe. Die Funkanlage zerschmettert, im Batteriedeck Brand. Und Reihen von Toten, und viele verwundet. Das F. T. zerstört, das mußte noch kommen — in dieser Lage!

„Kronprinz" und „Kaiserin" haben, als viertes und siebentes Schiff der deutschen Linie, „Barham" als Ziel. Lohnend, diese „Queens", das stärkste Geschwader des Gegners.

Die Hetzjagd nach Norden beginnt. Beatty entkommt noch nicht leichten Kaufs. Scheers Spitzenschiffe verfolgen ihn mit Salven auf Salven, und Hipper ist vorn. Der packt sofort wieder den alten Gegner, sobald das fünfte englische Linienschiffsgeschwader nach Süden vorbei ist und die Sicht wieder frei.

Sie treffen „Lion", sie treffen „Tiger". Hart drehen die Engländer nach Westen aus. Sie befürchten das Schlimmste. Nur los von dem Hipper. Mit dem höchsten Dampfdruck auf allen Kesseln sind sie noch nicht frei aus seinen Fängen.

„Lion" ergeht es besonders bitter. Als Beatty ihn gerade erneut auf Nordkurs herumwirft, schlagen

zwei Volltreffer ein. Wieder brennt „Lion“ an mehreren Stellen. Und in dem Turm, der noch brennt von vorher, entfachen erneut entflammte Kartuschen furchtbares Feuer, das Tod verbreitet. Noch einmal ist „Lion“ am Rand der Vernichtung.

Schneller nach Norden, sonst sind wir verloren! Ums Leben arbeiten die englischen Heizer. Alles herausgeholt aus den Maschinen. 27 Seemeilen die flüchtende Fahrt, und noch nicht genug. Schneller, der Hipper erreicht uns noch immer!

Nur die überlegene Geschwindigkeit seiner Kreuzer reißt Beatty aus einer Katastrophe. Allmählich entziehen sich seine vier Schiffe dem Feuerbereich, und hinter ihnen legt sich ein dunstiger Schleier über das Meer.

„Blücher“ ist gerächt. Doppelt und dreifach gerächt Doggerbank. Die Vier, die den „Blücher“ als Scheibe zerschossen, die leben zwar noch, doch sie fliehen ums Leben und tragen alle blutige Wunden. Zwei andere haben sie lassen müssen.

Es ist mehr vollbracht als ein Ausgleich mit Beatty. Unter gewaltigen Leistungen seiner fünf Schiffe hat Admiral Hipper in glänzender Führung sechzig Minuten der Übermacht standgehalten, hat die Schlacht der Kreuzer siegreich beendet, den Gegner zermürbt und ihn auf die Hauptmacht gezogen, wie es sein Plan war seit Beginn der Schlacht.

Mit „dreimal Äußerste Kraft!“ stürmt der flüchtende Gegner nach Norden. Immer mehr entzieht er sich dem Feuer Hippers, der ihm scharf nachdrängt und 26 Meilen Fahrt aus seinen Schiffen holt. Schneller laufen sie nicht, und Beatty schafft nahezu zwei Meilen mehr.

Minutenlang hat, außer „König“, dem Spitzenschiff Scheers, auch noch „Markgraf“, am dritten Platz in der deutschen Linie, „Tiger“ unter Feuer gehalten, doch bald nach sechs Uhr, eine Viertelstunde nach seiner Schwenkung, ist Beatty heraus.

Die Sicht ist jetzt schlecht für die deutschen Geschwader. In einer förmlichen Wolkenbank schmutzigen Dunstes, die sich tief und breit lagernd nur langsam über die See hinwälzt, verschwinden die englischen Kreuzer. Es ist der Dunst von Pulver und Qualm vieler Schornsteine, den die Schlachtkreuzerreihen in ihrer einstündigen Kampfjagd nach Süden hinter sich ließen. Er haftet zäh über dem Wasser, wird Beatty zum Helfer und Hipper zum Hindernis.

Commodore Goodenough, der mit seinen Kleinen Kreuzern „Southampton“, „Nottingham“, „Birmingham“ und „Dublin“ während des ganzen Schlachtkreuzergefechts auf Südkurs die Spitze der britischen Aufklärungskräfte gehalten und das deutsche Gros sehr früh entdeckt hat, ist der Nordschwenkung der Panzerkreuzer nicht gefolgt und weiter südwestwärts vorgelaufen, bestrebt, um jeden Preis genauer

aufzuklären. Es ist kühnes „scouting work", verwegener Späherdienst, den er da leistet, denn der Preis kann bitter hoch werden. Die Zahl der deutschen Großkampfschiffe will er ermitteln. Acht, zehn, zwölf hat er bereits gezählt. Diesen tüchtigen Aufklärer, der Beattys Wendungssignal absichtlich „vergißt", treibt sein Eifer sehr nah an die deutsche Linie.

Er führt sein Geschwader gewandt und schnell, doch sehen seine Besatzungen mit recht gemischten Gefühlen ihre schwachen Schiffe immer näher heranrücken an die gewaltige, sich aus Süden unabsehbar verlängernde Linie der hellgrauen deutschen Riesen. Sie sind allein auf weiter Flur, die vier Kleinen. Schon liegen zwischen ihnen und ihren Schlachtkreuzern im Norden mehrere Meilen, und auch der Abstand von Admiral Thomas vergrößert sich schnell. Jeden Augenblick muß von den Deutschen vernichtendes Feuer herüberfallen. 12000 Meter, das ist verdammt zu dicht an diesen gefährlichen Gegnern.

Haben die deutschen Linienschiffe ihre ganze Aufmerksamkeit nur auf die großen Gegner im Norden gerichtet, oder halten sie zunächst Goodenoughs Geschwader für eigene Kleine Kreuzer, zumal es so sorglos nahe läuft?

Er will noch Torpedos schießen, der Draufgänger Goodenough. Aber nur einer, von „Nottingham", kann das Rohr zischend verlassen, denn jetzt blitzen im Osten die Breitseiten auf und mit Heulen und

Pfeifen fegen die Granaten der deutschen Mittelartillerie zwischen die vier Kleinen Kreuzer. Und 28er fahren hinein in die Gruppe, aus den Türmen von „Kaiser" und „Friedrich der Große", dem Flaggschiff von Admiral Scheer. Salven auf Salven. Und weitere Linienschiffe eröffnen das Feuer.

Der Commodore erlebt eine Feuerprobe, die auch bei aller Kühnheit nur eine Möglichkeit offen läßt: schleunigste Flucht! Full speed! Nach Nordwesten heraus aus diesen Feuerkämmen, ehe sie, in Minuten, sein ganzes Geschwader zerreiben. 28er auf Light Cruisers. — war es nicht doch ein Leichtsinn, das „scouting" so weit zu treiben?

Wieder einmal steht wahres Schlachtenglück den Engländern zur Seite. Die vier Kommandanten führen ihre Kreuzer äußerst geschickt und drehen sie wieder und wieder, wendig fast wie Torpedoboote, aus den Gabeln der Salven heraus. Und dennoch ist es ein wirkliches Wunder, daß kein schwerer Treffer sie erfaßt. Dutzendweis fallen, dicht um alle vier Kreuzer, die deutschen Geschosse, eine mörderische Masse von springenden Geisern. In ganzen Garben hageln Sprengstücke der Nahaufschläze über die Decks und in die Brücken und Masten, wieder und wieder. Reißen und fetzen nach allen Seiten, aber kein Volltreffer kommt. So schnell auch die Kleinen Kreuzer rennen, sie müssen immer wieder Kurs ändern, kreuz und quer, und lange lastet auf ihnen das deutsche Feuer. Endlich sind sie weit genug abgelaufen, und die deutsche Linie hat neue Ziele.

Fast unbegreiflich hilft Goodenough in dieser Stunde das Glück. Als wertvollste Stütze der britischen Führung hat er vielleicht Fortunas Schutzhand verdient.

Hippers Geschwader und die deutschen Spitzenschiffe, die Königklasse, haben das Feuer ihrer Türme auf Thomas gelegt, für den die Klemme, wie er voraussah, eine „scharfe Rasur" wird, ein close shave.

Kaum hat er den Bogen nach Norden geschlagen, da erreichen sein Flaggschiff noch zwei schwere Treffer und bringen starke Mannschaftsverluste. „Valiant" und „Warspite" haben mit genauer Not, noch ohne Treffer zu erhalten, die Schwenkung hinter „Barham" vollendet, und die drei „Queen Elisabeths" dampfen mit hoher Fahrt nordwärts.

„Malaya", das vierte Schiff, dessen Kommandant vermeiden will, in die Spitze des deutschen Gros zu rennen und als Schlußschiff die ganze Schwere ihres Feuers zu tragen, folgt nicht den dreien bis zum Schwenkungspunkt, sondern wendet schon vorher, noch nördlicher stehend.

„Malaya" ist, wie die „New Zealand", ein Geschenkschiff aus dem weiten Weltreich Großenglands. Die Häuptlinge der malayischen Kronkolonie, blutsfremde Farbige Hinderindiens, haben das Schiff dem Empire gestiftet, und England nahm es gnädig entgegen, als selbstverständlichen Tribut

für wertvollen Schutz der Häuptlingsinteressen. Der Superdreadnought „Malaya", dieses Groß-kampfschiff mit dem Namen aus tropischem Süden, erlebt nun den Krieg im rauhen Norden.

Schon in der Wendung fallen, aus den Rohren von „von der Tann", geschlossen liegende Salven, bedrohlich schnell hintereinander, dicht um den mächtigen Gegner. Zu einem trommelnden Geschoßhagel verstärkt sich das deutsche Feuer, als von Südosten her auch die Türme von „Kronprinz" und „Kaiser" sich auf das gleiche Ziel richten und dann aus Osten noch „Moltke" eingreift. Für zwanzig unendliche Minuten bleibt „Malaya" in der verderbendrohenden Zange des Kreuzfeuers gefangen. 120 bis 150 Salven in jeder Minute zerwühlen in dieser Zeit rings um das Schiff die See! Sehr viele, zum Glück, sind zu kurz aus der großen Entfernung.

Die Splitter eines Volltreffers in die Wasserlinie zerstören die Dampfrohrleitung nach der Sirene. Unter lautem Zischen brodeln undurchdringliche Wolken weißen Dampfes hoch über dem Vorschiff auf und unterbrechen die Verbindung mit dem „firing director" im Fockmars, so daß „Malayas" Geschütze, von dort aus gemeinsam gelenkt und gefeuert, fast wirkungslos werden. Das jetzt in dieser Bedrängnis!

Der zweite Treffer reißt die Decke vom hinteren Panzerturm los. In den wie Stäbe eines engen Käfigs um „Malaya" liegenden Säulen der Ein-

schläge, den ständig über Deck peitschenden Ruten der Wassermassen mit schaumiger Gischt ist jede Beobachtung unmöglich geworden. Schnelle Kursänderungen, um das Schiff aus den Salven zu ziehen, bleiben vergebliche Mühe. Eine verzweifelte Lage: Mit vier Doppeltürmen schwerster Geschütze fast verteidigungsunfähig in diesem Feuerkranz zu laufen! Der Kommandant versucht ein letztes Mittel: sein Schiff zu tarnen durch eigenes Feuer. Die Mittelbatterien sollen mit Nahsalven in die See dicht vor dem Schiff Spreng- und Wasserwolken aufwerfen, die die Beobachtung des Gegners täuschen, damit „Malaya" hinter einem undurchdringlichen Schleier entweichen kann.

In wilder Hast wollen eben in den Steuerbord-Batterien der Mittelartillerie die Geschützbedienungen die tiefste Rohrlage kurbeln, um den Schutzwall von Salven zu legen, da reißen Explosionen mit entsetzlichem Krachen und Kreischen unter ihren Füßen das Deck auseinander. In blendenden Feuerkeilen platzender Granaten fliegen Rohre, Menschen und Munition zu grausigen Haufen zackigen Stahls und blutender Leiber zusammen. Fast alle Geschütze an dieser Seite vernichtet durch zwei deutsche Treffer!

Auch beim Bau der „Malaya" hat England nicht mit so verheerender Wirkung deutscher Geschosse gerechnet. Wie bei den meisten seiner Schiffe sind auch hier die einzelnen Geschütze nicht in geschlossene Kasematten durch eiserne Wände abgeteilt, sondern

nur durch Platten von Asbest. So zerstampfen zwei schwere Granaten die ganze Batterie der Länge nach zu einer Trümmerstätte des Todes.

Ein weiterer Treffer durch den Gürtelpanzer sprengt Tanks mit Heizöl auf. Flammen brechen aus, die nur mit Not und neuen Opfern gedämpft und erstickt werden können.

Über sechzig Gefallene und siebzig Verletzte zeugen von der Feuertaufe des stolzen starken Schiffes „Malaya“, das sich endlich, brennend und überliegend, vom Dunst des Gefechtsraumes begünstigt, der Zange entwinden kann, dank der hohen Geschwindigkeit, die seine intakt gebliebenen Maschinen leisten.

Doch der Kampf geht nicht um „Malaya“ allein in dieser hetzenden Jagd nach Norden. Die Kreuzer Hippers und die Spitze der Linie schleudern heftigstes Feuer auf das ganze V. Geschwader.

Admiral Thomas erlebt die peinliche Überraschung, daß er trotz 25 Seemeilen Fahrt, die die vier neuesten und schnellsten Linienschiffe der englischen Flotte herausholen, die deutschen „Königs“ nicht abzuschütteln vermag. Sie halten lange die Fahrt mit, und nur die schlechter werdende Sicht verhilft ihm allmählich zur Loslösung aus ihren gefährlichen Salven.

Das schwache tastende Feuer von „Malaya“ und das volle von „Warspite“ liegt auf der Spitze der deutschen Linie. „Barham“, dem die ersten Treffer auch schwere Mannschaftsverluste brachten,

und „Valiant“ schießen auf Hippers Geschwader. Verzweifelt schnell haben „Valiant“ und „Warspite“ weiter westlich vom Flaggschiff aufgeschlossen und laufen schutzsuchend beinahe in Feuerlee von „Barham“, nur wenig achteraus gestaffelt.

Dieses V. Geschwader der Engländer schießt gut. Die Riesenkaliber geben den Schützen Vertrauen. „Großer Kurfürst“ und „Markgraf“, das zweite und dritte Schiff des führenden III. Geschwaders, erhalten je einen Treffer, und viele der 38er aus Thomas' Rohren treiben sehr nah bei den „Königs“ die haushohen Säulen empor, und Massen von Sprengstücken schlagen prasselnd gegen die Bordwände und über die Decks.

„Derfflinger“ und „Moltke“ werden nicht getroffen. Auch „von der Tann“ bleibt jetzt von den 38ern verschont, doch erleidet das Schiff ohne neuen Treffer einen schweren Verlust. Im letzten noch schußklaren Turm klemmen die Rohre, überhitzt von der rapiden Salvenfolge, auf den Lafetten fest. Unbeweglich. In allen Türmen schuften die Mannschaften wie toll, um die Rohre wieder klarzumachen. Das ist eine böse schwere Arbeit, beinahe aussichtslos. Ergrimmt ballt der Artillerieoffizier, seiner Waffen beraubt, die Fäuste. Was hilft es! Alles versuchen! Weiter, Kameraden, wir müssen es zwingen, denn „von der Tann“ soll wieder feuern!

In klugem Entschluß bleibt Kapitän Zenker, nur durch leichte Wendungen den feindlichen Salven

ausweichend, mit seinem Schiff in der Linie. Auch wenn „von der Tann“ nicht schießen kann, muß doch der Gegner ein paar seiner Rohre auf das Schiff richten. So werden die andern vier vor einer Mehrlast des feindlichen Feuers bewahrt. Überlegungen wie diese beweisen immer wieder die Manneszucht in der deutschen Flotte und die restlose Hingabe an das Ganze, an die Gedanken und Pläne der Führung.

Ein folgenschwerer Treffer faßt „Lützow“ mittschiffs. Das Geschoß zerstört die Funkstationen, die Hauptstation und die Reserve. Als einzige Möglichkeit der Verbindung vom Flaggschiff Hippers zum Flottenchef bleiben jetzt nur Scheinwerfersignale, in denen eine gewisse Unsicherheit liegt, da die Entfernung von den langsameren Linienschiffen bei der hohen Verfolgungsfahrt der Schlachtkreuzer schnell zunimmt und die Sicht sich verschlechtert.

Sehr schlimm packt es die „Seydlitz“ jetzt. Ins Vorschiff, das schon durch den Torpedotreffer schwer leck ist, fallen zwei englische Artillerietreffer, und weitere Abteilungen laufen voll. Turm B wird von vorn durchschlagen und ein Geschütz in ihm zertrümmert. Tote, Verletzte. Die anderen Türme können den Gegner kaum noch erreichen. Ein vierter Treffer durchschlägt den schon festsitzenden Turm C von achtern. Kartuschen fangen Feuer, Stichflammen schlagen fauchend durch den Stahlzylinder des Turmschachts. Hier wiederholt sich das gräßliche Werk der Vernichtung, das auf „Lion“ Turm Q zum glühenden Grab seiner

Kämpfer machte. Durch die Haufen der Toten in dem schon vorher zerstörten Turm sengt das Feuer, Granaten sprengend, bis unten hinein und entfesselt einen mächtigen Munitionsbrand. Brave Seemänner bahnen sich mit Schweißapparaten, Brechstangen und Schläuchen den Weg zu der Hölle. Erstickend schlägt ihnen Gestank von Pulver, verbrannten Kleidern und von den verkohlten Leichen der gefallenen Kameraden entgegen. Gesichter wie Stein, mit knirschenden Zähnen das Grauen zerbeißend, wühlen die Lebenden in den Wunden des Schiffes, um alles zu leisten, was Menschenkräfte und Wille vermögen.

Weitere Treffer vernichten Geschütze und Männer in zwei Kasematten. Die Achtzehnzentnergeschosse der „Queens" schlagen klaffende Krater. Und ein Treffer zerstört noch ein Turmgeschütz.

„Seydlitz", in wildesten Kämpfen erprobt, gewöhnt an schreckliche Wunden, erduldet Gewaltiges an diesem Tage.

Unter lang nachschleppenden Rauchfahnen ist Admiral Beatty aus dem deutschen Feuerbereich gelaufen, fast genau zurück in dem Kielwasser, das er vorher mit sechs Schiffen nach Süden gezogen, und hart vorbei am Grabe der zwei, die ihm fehlen. Schwer zerschossen auch die vier, die er fortführt, aber heil die Maschinen, die sie retten, bis fast zum Zerspringen beansprucht. Mit 28 sm treiben sie die Schiffe. Schon um 6 Uhr sieht Beatty die

deutsche Linie nicht mehr. In zwanzig Kilometer Entfernung, selbst längst unsichtbar von Süden, beginnt er einen Bogen nordostwärts zu schlagen.

Gerade will Admiral Hipper dem Flottenchef diese Bewegung des Engländers melden, da wird durch den Treffer die gesamte Funkanlage auf seiner „Lützow" zerstört, und die Scheinwerfer dringen nicht durch bis zur Linie. Schnell entschlossen folgt er dem Befehl von Scheer, der eben noch durchkam: „B. d. A., Verfolgung aufnehmen!" Nichts ist Hipper lieber als das: dem Feind an der Klinge zu bleiben. Hofft er doch, den halb schon niedergerungenen noch ganz zu vernichten. Auch die „Queen Elisabeths" fürchtet er wenig, denn seine Fünf schießen hervorragend gut, trotz des Ausfalls mehrerer Türme, und das Gros wird ihn wieder entlasten. Er dreht auf Nordwest, in Richtung auf Beatty, und stürmt ihm näher mit äußerster Fahrt, so daß bald sein Abstand von den eigenen Linienschiffen auf sechs, sieben Meilen anwächst. Aber so geht es nicht lange. Soll Beatty ihm nicht vor dem Bug entlaufen, während die Sonne die Deutschen blendet und sie als Ziele heraushebt, so muß er bald ebenfalls Nordostkurs nehmen.

Der hohe Ausguck auf „König", dem Spitzenschiff der deutschen Linie und Flaggschiff Behnckes, hat auch Beattys Schwenkung noch wahrgenom-

men, und die Liniengeschwader passen sich an durch langsames Schwenken in gleiche Richtung.

Für Admiral Beatty ist, unsichtbar noch und ihm selbst nicht bekannt, Verstärkung im Anmarsch.

Die höhere Fahrt hat nun auch Thomas' V. Geschwader aus dem Bereich des deutschen Feuers gerissen, und seltener brüllen die Salven der Panzertürme. Der Donner klingt ab. Der Generalkurs ist weiter Nord bis Nordost. Einseitig bleibt die Gefechtsfühlung, mit Pausen, bestehen. Die weitreichenden 38er der „Queens" können noch bis zu den Schlachtkreuzern langen und erzielen vereinzelte Treffer, da sie die von der Sonne beleuchteten Deutschen noch gut erkennen. „Derfflinger" wird hart getroffen. Hippers Fünf schießen jetzt nur vereinzelt, um den schwer meßbaren Abstand an den Aufschlägen zu prüfen. Aussicht zu treffen besteht jetzt kaum.

Thomas' Fünftes hat sich in dieser kurzen Spanne Zeit als mächtige Waffe erwiesen. Die ungewöhnlich starke Panzerung, 35 Zentimeter Nickelstahl im Gürtel und 36 um die Türme, hat, trotz blutiger Verluste in den Batterien und oberen Decks, alle lebenswichtigen Teile der Schiffe geschützt, und ihre Salven haben den deutschen Kreuzern gefährlichere Wunden geschlagen als die von Beatty in dreifacher Zeit.

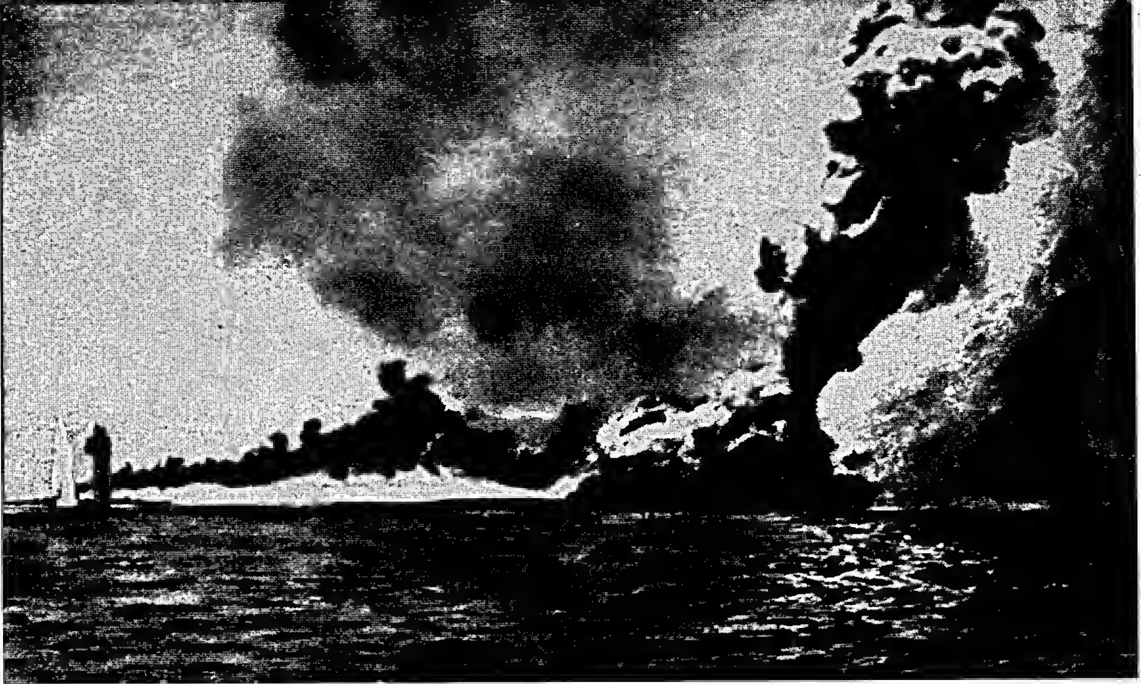
Mit Stolz hat Admiral Evan-Thomas die tüchtigen Treffer seines Fünften verfolgt. Doch was nützt das jetzt viel — das Fünfte muß weichen mit allem verfügbaren Speed, nordwärts mit Volldampf! Zu stark drückt die deutsche Spitze auf sie. Bitter enttäuscht von dem nur kurzen Erfolg, überdenkt Evan-Thomas die Lage.

Brillante Treffer, gewiß. Aber nun — die Flucht! Dank der Sondertaktik des Admirals Beatty! Wenn er schon getrennt marschierte vor Eröffnung der Kämpfe — konnte er hier nicht vereint schlagen?! Dazu braucht er wahrhaftig nichts von dem Sprichwort des deutschen Feldmarschalls zu wissen, das alle Welt so gewichtig im Munde führt, wenn irgendwo von Kampf die Rede ist. „Vereint schlagen," das war hier doch ganz selbstverständlich. Nur nicht für Beatty. Dreimal verdammt die verpaßte Chance! Daß man mich seinem Befehl unterstellte! Sir David, der jüngste Admiral aller Zeiten. Sehr jung, muß ich sagen. Nicht ein einziges Signal hat er durchgegeben, um die „Queens" einzusetzen. Es ist nicht zu fassen! Wäre das deutsche Gros nicht so nah, ich würde, zum Henker, allein auspauken mit dem Hipper da drüben. Was viermal acht 38er können, das hat er schon an den paar Proben gemerkt. I'd give him hell, and plenty of it! Ich hätte ihm eingeheizt, und nicht zu knapp! Zehn Guineen für Sir Beattys Gedanken! Ah — zum Teufel mit Gedanken. Nur Tatsachen sprechen. Tatsachen allein entscheiden in

der Schlacht. Das ist eine böse Lektion, David Beatty: die First Scouting Group, und nun meine Queens, zur Flucht gezwungen! Ob der Tag noch einholt, was diese zwei Stunden für England verloren —?

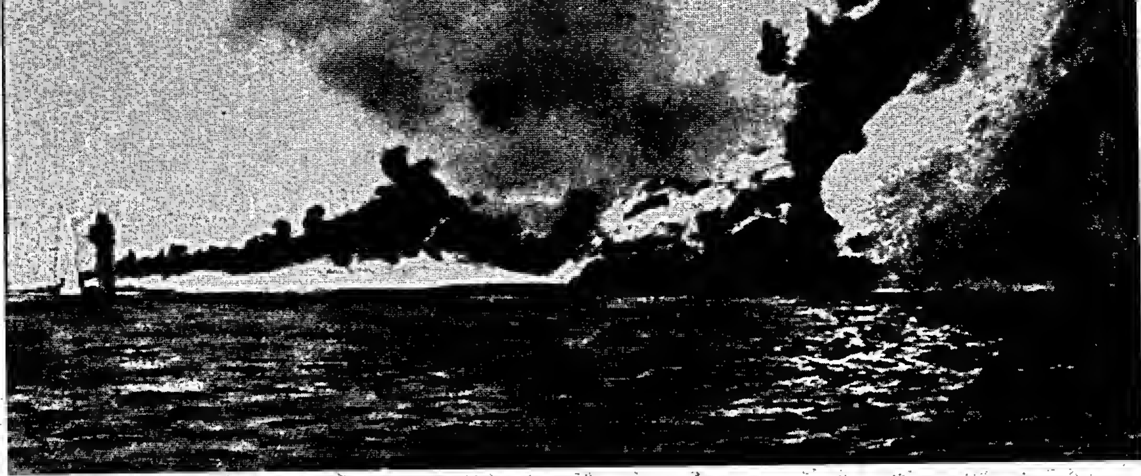
Die Nachmittagsschlacht der Aufklärungskräfte ist beendet. Siegreich für Hipper. Ein glänzender Sieg in den ungleichen Duellen mit schwereren Waffen und größerer Zahl, fünf Schiffe gegen sechs, und fünf gegen acht. Kampftüchtig und weiter aufs höchste kampfbereit, erwarten die fünf Kreuzer Hippers neue Befehle. Auch „von der Tann", im Augenblick wehrlos. Schwer sind die Wunden, die die Schlachtkreuzer tragen, aber leicht im Verhältnis zu ihrer Stärke, und sehr leicht verglichen mit denen, die sie den Gegnern schlugen.

Es ist kurz vor halb sieben. Vor hundert Minuten begann der unerhört heftige Kampf. Hundert Minuten, übervoll an dramatischem Geschehen, und voll von Enttäuschungen für den Engländer, der sich so siegessicher gefühlt hat. Die Schiffe, die Tirpitz für Deutschland geschaffen, bestehen besser, als selbst ihre Führer erwarten, den Anhieb gigantischer Gewalten. Gesund erweist sich der Grundsatz des Großadmirals, der „Sicherheit vor hohe Geschwindigkeit" setzte. Deutsche Linienschiffe müssen im feindlichen Feuer stehen können. Ihre Panzer halten Unglaubliches aus, indes beim Gegner die höhere Fahrt auf Kosten



Schlachtkreuzer „Queen Mary“ fliegt in die Luft.

An dem links dahinziehenden Schlachtkreuzer läßt sich die Höhe der Einschlagsäulen und die ungeheure Größe der Explosionswolke erkennen



Schlachtkreuzer „Queen Mary“ fliegt in die Luft.

An dem links dahinziehenden Schlachtkreuzer läßt sich die Höhe der Einschlagsäulen und die ungeheure Größe der Explosionswolke erkennen



Schlachtkreuzer „Queen Mary“ fliegt in die Luft.
An dem links dahinziehenden Schlachtkreuzer läßt sich die Höhe der Einschlagsäulen und die ungeheure Größe der Explosionswolke erkennen



Ein Teil der deutschen Hochseeflotte in Kiellinie

der Verwundbarkeit erzielt ist. Das zeigte die erste Stunde sehr deutlich. Und über alles Lob erhaben die deutschen Seeleute in diesem Gefecht. Das ist die Schule des alten Koester, die auch im furchtbarsten Feuer so sicher besteht wie in gefahrloser Friedensübung.

Kurz vor halb sieben. Viel Stahl ist zerrissen, viele Stimmen sind verstummt, und Hunderte von tapferen Herzen schlagen nicht mehr. Blut rinnt durch die Schiffe, im Norden und Süden. Auf all diesen Schiffen heben sie Menschen auf Bahren, schleppen Kameraden die Schwerverletzten durch wüstes Gewirr zerschossener Räume, durch enge Gänge voll Wasser und Giftgas, durch brühende Strahlen kochenden Dampfes, über glühende Platten zermalmter Batterien. Auf allen Schiffen sind Opfer und Opfer der hundert Minuten. Nur auf „New Zealand" ist nicht einer verletzt. „New Zealand", umhagelt von vielen Salven, aus deutschen Türmen vorzüglich beschossen, ist kaum berührt. Seltsames Geschick im Gemetzel der Schlacht. Der Schurz des Maori —?

Jedes Geschoß, das Menschen und Schiffe verfehlte, hat stumme Tiere des Meeres getötet. Im Kampffeld treiben, unschuldige Opfer des wilden Vernichtungstriebes der Menschen, Millionen von toten Fischen zwischen den spärlichen Trümmern, die von den gesunkenen Schiffen geblieben, in diesen Gewässern, die sonst der Fischer durchsegelt, um im

harten Gewerbe friedlich die Nahrung des Meeres zu suchen. Wo er glücklich singt, wenn wie heute, die Sonne leuchtet auf ruhige See.

Krachender Donner berstenden Stahls ist die Sprache dieser Stunden und ihr Atem ist beizendes Pulvergas.

Sonst oft ein gefährlicher Feind der Schiffe, ist die Nordsee heute nur leicht bewegt, als wolle sie das blutige Tun der Menschen nicht stören.

Am nördlichen Horizont verbirgt das Kommende ein dunkler Schleier, in den schräg die Strahlen der sinkenden Sonne fallen. Unwirklich nach dem Trommeln der Türme legt sich jetzt Ruhe über das Meer, dessen helles Grün schon mählich die tieferen Töne der Dämmerung annimmt.

Die unerwartete Feuerpause, durch die Flucht der britischen Geschwader entstanden, ist auch den deutschen Kreuzern nicht unwillkommen. Die Sekundensalven der anderthalb Stunden haben breite Breschen in den Munitionsbestand gefressen. Es ist noch genug vorhanden, Granaten und Pulver für manche Ladung, doch wieviele Stunden kann es so fortgehen? Alle Rohre sind heiß, überheiß, ein paar klemmen in den Wiegen, rennen nicht wieder aus. Verschiedene Türme sind ganz außer Gefecht. Da ist jede freie Minute Gewinn.

Feuerpause. Erschöpft hocken die Bedienungen der Geschütze neben den Türmen, zu kurzer Rast. Ein paar Bissen Brot, ein paar Schluck Kaffee hastig getrunken. Und ein paar Züge frische Luft. Wohltuendes Entspannen schmerzender Muskeln. Schreiende Sätze in fast taube Ohren: was jeder gesehen, gehört, vermutet. Tapfere Wünsche, kernige Flüche, und Lachen dazwischen. Unkenntliche Fratzen sind die Gesichter, verklebt von Schweiß und Blut und dem ätzenden Pulverqualm, den nach jedem Schuß die Kartuschhülsen ausspeien, wenn die Verschlüsse der Rohre auffliegen. Ein wenig Frischluft in diese Öfen glutheißer Pest! Die Luft des Meeres, wunderbarer Trank.

Weiter, Kameraden, räumen und ordnen, Geschütze prüfen und alles im Turm. Wo ist der I. O.? In allen Decks ruft es nach ihm. Hierhin und dorthin, nach achtern, nach vorn, hinauf und hinab, hetzt der Erste. Denn er muß ringen gegen die Schäden im Schiff, gegen Wasser und Feuer, Gas und Stahl. Keine Sekunde Rast gibt es für ihn an solchem Tage. Nicht daß ein anderer Ruhe hätte auf diesen Schiffen, in diesem Kampf. Jeder einzelne, Offizier und Mann, ist angespannt auf das äußerste, seitdem der Ruf „Klar Schiff" erschallte. Doch der I. O., der möchte sich in zwanzig teilen, um überall gleichzeitig zu sein, wo für sein Schiff Gefahr entsteht. Aber es braucht nicht erst seine Befehle. Überall springen die Männer gleich zu. Sie kennen die Pflicht, und erfüllen viel mehr. Sie greifen ein, wo sie

Schaden entdecken. Lecksicherungsdienst, Reparaturkolonnen — nüchterne Worte für mutige Männer. Unbeachtet in manchem Winkel setzen sie ohne Zögern ihr Leben ein, um mit ein paar Griffen ihrem Schiff zu helfen. Dort brennt es, hier schleicht das Gespenst der Explosion, und dort ist das Leck, das Leck, in das sich wie bei Deichbruch das Wasser ergießt. Es erscheint unstopfbar — und wird doch bezwungen von furchtlosen Männern, die, an Zacken zerrissener Stahlwand geklammert, bis zum Hals im gurgelnden, pressenden Wasser, mit Menschenmuskeln das Meer bezwingen, und das schier Unmögliche meistern.

Und unter Deck, in schwüler, schwerer, verbrauchter Luft, schneiden und nähen, verbinden und trösten wackere Ärzte die vielen Verletzten.

Außen schweigen die riesigen Schiffe, doch innen ist Leben, das wilde erregende Leben der Schlacht. Und durch viele Zellen schreitet der Tod.

In den Panzertürmen und Kasematten, in den Zentralen und an den Maschinen und Kesseln, an Masten und Schornsteinen werken schnell und sicher geübte Hände und vollbringen Wunder in den kurzen Minuten der Feuerpause.

Meldungen eilen zum Kommandanten. Er ist zufrieden mit seiner Besatzung. Großartige Männer, die nirgends versagen in Not und Gefahr.

Meldungen eilen zu Admiral Hipper. Er ist zufrieden mit seinen Schiffen.

Weiter nach Norden ins Ungewisse. Die Erste

A. G. ist wieder bereit. Es fehlen Geschütze, es fehlen Männer, doch die Erste A.G., die hält noch viel aus.

Neben Seegang und Wind können der Stand der Sonne und die Sichtigkeit den Verlauf einer Seeschlacht entscheidend beeinflussen. Ermöglichen schon in ganz klarer flimmerfreier Luft bei den weiten Entfernungen des modernen Geschützkampfes zur See nur starke Ferngläser und beste optische Geräte eine einwandfreie Beobachtung der feindlichen Schiffe, der Einschläge und der Einzelheiten auf ihnen, so müssen Veränderungen der Sicht, die zwischen zwei und fünfzehn Seemeilen schwanken, sich erheblich auswirken auf die Aktionen von Geschwadern, die sich in hoher Fahrt einander nähern, ohne sich beobachten zu können und außer Signalsichtweite der übrigen Gruppen des eigenen Gros.

Die Sonne stört die Sicherheit der Artillerie, wenn sie in alle Richtgläser blendet und die Aufschläge beim Feind, der gegen ihre Strahlung schlecht sichtbar ist, kaum erkannt werden können.

Viel kommt darauf an, wie schnell, wie hoch und wohin der Wind den Gefechtsqualm trägt.

Der Wind, die leichte Brise dieses heiteren Tages, morgens aus Nordwesten wehend, hat inzwischen gedreht bis fast nach Südwest. Der geringe Seegang zwar hat keine Bedeutung für die Entwicklung der Schlacht, aber der Wind schiebt jetzt, zu schwach, ihn auseinanderzufegen, den auf

der Wasserfläche lagernden Dunst, den die kämpfenden Schiffe in dem Gefecht nach Süden erzeugten, wie einen Vorhang vor ihnen nach Norden. Vor ihnen, denn die Geschwader durcheilen das gleiche Stück Nordsee, über das sie vorher, mit Tausenden von Schüssen kreuz und quer, den immer dichteren Schleier von Qualm und Pulver gezogen haben.

Wind und Dunst sind Freund oder Feind in der Seeschlacht. In den nächsten Stunden sollen sie, helfend und hindernd, für beide Flotten noch Überraschungen bringen.

5 Glas, halb sieben Uhr abends. Im Norden der Vorhang, der die Sicht aus Süden verwehrt. Hinter seinem westlichen Zipfel sind die englischen Schlachtkreuzer verschwunden, und Thomas' vier Schiffe tauchen jetzt ebenfalls in diesen Schutz. Aus Westnordwest blitzt zwischen Wolken hervor die Sonne auf Hippers Kreuzer, die mit höchster Fahrt an den Feind zu schließen versuchen. Die Kleinen Kreuzer und Flottillen der deutschen II. A. G. nordöstlich voraus, verschwimmen auch mehr und mehr in einzelnen Wolken von Dunst.

Mehrere Meilen hinter der Ersten A. G. stößt das deutsche Gros nach Norden. Aus den in leichter Staffelung nordwestwärts vordringenden Divisionen hat Admiral Scheer zur Kiellinie formieren lassen, und Schiff nach Schiff legt den Kurs auf Nord.

In etwa zehn Meilen langer Kette zieht die Reihe der Linienschiffe gegen den Feind.

Vornan das III. Geschwader, die starke neueste Königklasse, von Konteradmiral Behncke geführt:

„König"
„Großer Kurfürst"
„Markgraf"
„Kronprinz" — die 5. Division.
„Kaiser"
„Prinzregent Luitpold"
„Kaiserin" — die 6. Division.

An achter Stelle läuft „Friedrich der Große", das Flottenflaggschiff, mit Admiral Scheer.

Ihm folgt, unter Vizeadmiral Schmidt, das I. Geschwader. Die Schiffe der Helgolandklasse:

„Ostfriesland"
„Thüringen"
„Helgoland"
„Oldenburg" — die 1. Division,

und die älteren hochbordigen „Fürchtenichtse" der Nassauklasse:

„Posen"
„Rheinland"
„Nassau"
„Westfalen" — die 2. Division,

die Deutschland 1907 erbaute, als der Engländer die ersten „Dreadnoughts" in Dienst nahm, neue gewaltig bewaffnete Großkampfschiffe.

Am Schluß der Linie, unter Konteradmiral Mauve, die schwächeren alten Linienschiffe:

„Deutschland"
„Pommern"
„Schlesien"
„Hannover"
„Schleswig-Holstein"
„Hessen",

das II. Geschwader. Division 3 und 4. Es sind die sechs Schiffe, die Scheer, eine schwere Schlacht mit Gewißheit erwartend, anfangs nicht mitnehmen wollte zu diesem Vorstoß. Nur auf das stürmische Drängen des Geschwaderchefs, seiner Offiziere und Besatzungen, die eine solche Enttäuschung nicht verwunden hätten, entschloß er sich, sie mitzunehmen. Und aus alter Liebe zu diesem Geschwader. Hat doch Scheer schon neun Jahre zuvor als Chef des Stabes auf der „Elsaß" im Verband des II. Geschwaders Dienst gemacht und zu Beginn des Krieges als Führer dieses II. Geschwaders den Geist der Bereitschaft gepflegt und gefestigt, auf den er sich jetzt, mögen die Panzer der Schiffe auch nicht so dick sein, eisern verlassen kann. Admiral Scheer kennt seine Hochseeflotte, auf der dreißigtausend Männer im größten Vertrauen ihm folgen. Er hat auch das III. Geschwader mit den modernsten Schiffen geführt, ehe er seine Flagge als Führer der ganzen deutschen Hochseeflotte auf „Friedrich der Große" setzte.

Hinter der Linie bilden die Nachhut fünf Kleine Kreuzer: „Stettin", „München", „Frauenlob", „Stuttgart" und „Hamburg". Und an Steuerbord dieser langen Front der stählernen Forts jagen die

Zerstörer, die Torpedoboote, in Flottillen und Halbflottillen, jeden Augenblick des Befehls zum Angriff gewärtig. An ihrer Spitze der Führerkreuzer „Rostock".

22 Linienschiffe,
6 Kleine Kreuzer,
32 Torpedoboote,

so dampft die Hochseeflotte dem Feinde entgegen, der aus Norden, Nordwesten oder Nordosten, dort, wo Admiral Hipper mit der A. G. hineinstößt in den dunstigen Horizont, erscheinen kann. Der erscheinen soll!

Der Feind wird erscheinen. Hinter dem zäh haftenden Schleier, zu dem sich Geschoßrauch und Kohlenqualm mit den Nebelstreifen der ersten Dämmerung brauend mischen, naht Admiral Jellicoe mit der „Grand Fleet", der Großen Flotte. Unsichtbar dem Gegner, brausen aus Nord und Süd die beiden mächtigsten Flotten der Welt geradeswegs aufeinander zu.

Sehen wir nun, mit welcher Schnelligkeit die Schlacht sich entwickelt, und welche Entfernungen die Geschwader der Gegner in wenigen Stunden durchmessen.

Um halb vier Uhr, als „Elbing" und „Galatea" die ersten Granaten feuern, stehen die Streitkräfte der Großen Flotten an den Ecken eines gewaltigen

schiefen Vierecks, in dessen Mittelpunkt der Zufall den Kontakt auslöst. Drei ihrer Verbände laufen nach Norden und einer südostwärts.

Alle so fern voneinander noch, daß auch das schärfste Auge vom höchsten Punkt aus keinen Feind erspäht. Der Horizont auf dem unendlichen Meer ist für das Menschengesicht durchaus nicht unendlich. Zehn Meilen vielleicht reicht sein Blick ohne Fernglas, im besten Falle ein wenig weiter. Dahinter aber wölbt sich die See in der Rundung des Erdballs nach unten, und selbst von dem größten Schiff ragen hinter der Kimm nur, zart wie Zwirnsfäden, die Spitzen der Maste heraus, und wachsen erst, wenn es sich nähert, als käme das Schiff aus der Tiefe.

Um halb vier Uhr liegen zwischen Hipper im Osten und Beatty im Westen noch 75 Kilometer. Zwischen Beatty und Jellicoe in Nordwest liegen 110, zwischen Hipper und Jellicoe 160. Von Hipper bis Scheer sind es 90 Kilometer, von Beatty bis Scheer fast 130. Von Jellicoe aber bis Scheer im Süden noch 240! Zweihundertundvierzig Kilometer. Von Berlin bis Hannover.

Vier Admirale mit stärksten Verbänden:
Die I. A. G. — Hipper.
First Scouting Group — Beatty.
Das deutsche Gros — Scheer.
Britanniens Grand Fleet — Jellicoe.

Noch sehen die Flotten sich nicht. Nur der Funk, der rasende Bote der neuen Zeit, der unsichtbar und

unhörbar die Luft durchschneidet, verrät hier und dort schon, was Freunde und Feinde erwarten, bemerken, befehlen und wünschen. Noch wenig wissen die Führer von dem, was kommt. Sie hoffen und wollen, befehlen, erwarten.

Erwarten? England erwartet das eine gewiß: der Tag, an dem seine Hochseeflotte die deutsche trifft, wird ein zweites Trafalgar. Er wird mehr, wird Vernichtung der deutschen Flotte. Restlose Vernichtung — annihilation.

Trafalgar? Das Schicksal hüllt sich in Schweigen. So vieles ist anders als bei Trafalgar. Hundertelf Jahre liegen dazwischen.

Vor Trafalgar schlugen sich siebzig Schiffe. Hier sind im Anmarsch zweihundertundfünfzig. Gestern Zwerge, heute Kolosse. Schiffe aus Holz, Burgen aus Stahl. Segelschiffe, Turbinengiganten.

Bei Trafalgar liefen die Gegner in bester Sicht aufeinander zu. Sechs Stunden, im Durchschnitt zweieinhalb Meilen segelnd.

Zweieinhalb Meilen die Stunde. Heute stürmen die Flotten, jede zwanzig fahrend, mit vierzig Seemeilen Fahrt aufeinander los. Und die Sicht ist schlecht. Es geht auf den Abend.

Wenige Minuten nur dauert die Feuerpause. Schon um 6 Uhr 40 rollt neuer Donner von Salven über die Nordsee.

Da Admiral Hipper jetzt hart auf das Geschwader Beattys zuläuft, der seinen Bogen weiter

nordostwärts dehnt, sinkt die Entfernung bald so weit, daß der Engländer seinen Gegner wieder ausmachen kann, und Feuer eröffnet. Fast gleichzeitig hat auch Admiral Thomas wieder feindliche Schiffe in Sicht.

Es ist für die Deutschen mehr ein Kampf gegen Licht und Sonne, die jetzt ganz zugunsten des Engländers wirken. Allzu gefährlich sind die ersten Salven von Beatty noch nicht, aber die Lage ist unangenehm genug für die Deutschen: ihren Gegner nicht sehen, geschweige denn ihn wirksam beschießen zu können. Er zieht im Dunst und unter Wolken dahin, während aus seiner Richtung mit den Granaten zugleich die Strahlen der Sonne über die deutschen Schlachtkreuzer fallen und deren Beobachtung blenden.

Admiral Thomas, der inzwischen schon bis auf etwa drei Meilen hinter Beatty aufgeschlossen ist, nimmt mit „Barham" und „Valiant" die im Südosten noch erkennbaren Linienschiffe der deutschen Spitze unter Feuer. „König" und „Großer Kurfürst", um die seine Riesengeschosse einschlagen, sehen von ihrem Gegner so gut wie nichts. „König", das Spitzenschiff der Hochseeflottenlinie, bei der schnellen Jagd nach Norden ein ganzes Stück vorausgelaufen, erhält mehrere Treffer. Admiral Behncke erkennt die Gefahr, die im weiteren Auseinanderziehen der Linie liegt, und dreht unter Verminderung der Fahrt, um der beginnenden Umflügelung durch die Geschwader Beattys und Thomas' entgegenzuwirken, mehr nordost.

Admiral Scheer, der bisher seine Schiffe mit

äußerster Kraft vorwärtsgetrieben hat, läßt jetzt, da er den um mehrere Meilen schnelleren Feind nicht einholen kann, die Fahrt erheblich vermindern, um wieder einen festeren Zusammenhang in der Linie herzustellen. Durch den Befehl „Führung vorn" überträgt er die weitere Bestimmung des Gefechtskurses an Admiral Behncke auf SMS „König". Behncke führt entschlossen weiter auf dem Kurs, den er bei den schwer erkennbaren Entwicklungen im Norden für den richtigsten halten muß, während vor ihm Admiral Hipper, in dem Bestreben, mit dem alten Gegner unter günstigeren Sichtverhältnissen wieder in laufendes Gefecht zu kommen und um gleichzeitig eine neue Gefahr zu vermeiden, schon etwas mehr nach Nordosten dreht.

An Backbord von „Lion" beginnen soeben in dichten Schwärmen die Kleinen Kreuzer und Zerstörer des britischen Geschwaders aufzuschließen und drängen vor die Spitze des Flaggschiffs. Die bisherige Richtung hätte Hipper ihrem Plan, einem Massenangriff mit Torpedos, entgegengeführt, für den Abstand, Lage, Sicht und Kurse nur allzu günstig sind. Hippers eigene Flottillen stehen im Osten, und laufen schon auf anderen Spuren.

Für die Deutschen, die noch im Licht der Sonne liegen, bleibt die Fernsicht weiter schlecht, während der Engländer, der seine Gegner deutlich ausmachen kann, ein paar Treffer erzielt, die ihn vielleicht für die empfangenen Hiebe der ersten Stunden entschädigen. „Lützow" wird getroffen. „Seydlitz"

mehrmals, wieder in das schon so arg verwüstete Vorschiff, in dem Feuer ausbricht. Viele Werte sind dort nicht mehr zu zerstören, doch die Gegner jubeln bereits in dem Glauben, endlich einen der „iron dogs" vernichtet zu haben. Jeden Augenblick erwarten sie seine Explosion. Sie warten umsonst.

„Derfflinger" wird ebenfalls im Vorschiff gefaßt. Ein schweres Geschoß schlägt in den Bugtorpedoraum, der schnell volläuft. Das Vorschiff sackt tiefer. Sofort werden alle Zugänge nach vorn verriegelt, um weiteren Wassereinbruch zu verhindern.

Wenn die Beobachtung dieser Treffer schon Admiral Beatty erfreut, so entschädigt noch Größeres ihn für die bisherige Schlappe: Ein paar Strich backbord voraus von „Lion", wo die Luft noch sichtiger ist als innerhalb der nordostwärts neigenden Kurve seines Kurses, entdeckt er jetzt Kreuzer. Kleine Kreuzer, die klar umrissen aus Norden aufkommen. Wie eine Kette laufen freudige Rufe durch alle Räume der vier englischen Schiffe. Befreiend löst sich die dumpfe Stimmung, die wie ein Gewicht auf den Mannschaften liegt. Triumph, Triumph! Die Kreuzer im Norden gehören zu Jellicoe. Vorhut der Grand Fleet!

Schneller trommeln die Salven der Türme südostwärts. Die Front verbreitert und spannt sich. Zwischen den mit schärfster Beobachtung nach Zielen und Klarheit suchenden Gruppen, den Linienschiffen, Schlachtkreuzern, Kleinen Kreuzern, Torpedobooten, liegen breit und dick, wie Inseln, die bräunlichen

Schwaden, aus denen die Sonne nur hin und wieder hellere Flächen heraushebt.

Weißen Leuchttürmen gleich, steigen die Säulen der Wassertreffer steil aus den Schwaden hoch, und fallen zusammen. Und neue steigen.

Der Krach der Kanonen klingt schwächer, gedämpft durch die diesige Luft, doch die Granaten sind ebenso scharf, so schnell und schwer wie zuvor.

Wir schalten das Blickfeld auf die Grand Fleet, die noch nicht an der Schlacht beteiligt ist. Sie kommt aus Nordwesten. Die Bugseen ihrer vielen Schiffe funkeln hell auf, denn wo sie es schneiden, ist das Meer noch grüner und glitzert, nur wenig getrübt, in der Sonne. Erst allmählich verspüren die Kreuzer der Vorhut die Verengung der Sicht, und tauchen in ziehende dunstige Streifen.

Als er die erste Meldung vom Sichten feindlicher Kräfte erhielt, hat Sir John Jellicoe, zu dieser Zeit 65 Seemeilen nördlich des Sammelpunkts stehend, seine Grand Fleet zunächst ohne Steigerung der Geschwindigkeit von 15 Meilen weiter südostwärts geführt. Die Gefechtsberührung Kleiner Kreuzer besagt ihm wenig. Er rechnet nicht mit größeren deutschen Verbänden.

Auf die nächste Meldung der „Galatea", von schweren Rauchfahnen im Osten, erhöht er die Fahrt auf 18 Meilen und läßt „Klar Schiff" anschlagen.

Er vermutet im Süden nur Hippers Geschwader. Wahrscheinlich hat der deutsche Kreuzerführer wieder einen seiner waghalsigen Vorstöße unternommen, ohne Stützung durch die Linienschiffe. Ein Schlachtkreuzerkampf, das wird alles sein. Entkommt das deutsche Geschwader nicht schnell, so wird es von Beatty zertrümmert werden. Befriedigt denkt Jellicoe an die vier „Queens", die er ihm zur Verstärkung beigab. Mit diesen vereint wird auch der oft recht stürmische Beatty, selbst ohne Taktik von hohen Graden, den Gegner entscheidend schlagen. Er muß einfach der Zahl erliegen. Bei gleichen Waffen wäre der Ausgang nicht sicher.

Aus einer Standortmeldung von „Lion" errechnet sich ein Abstand von siebzig Meilen zwischen dem Flaggschiff der Grand Fleet und dem Flaggschiff der Aufklärungs-Kreuzer. Jellicoe steigert auf 19 Meilen.

Soweit aus den Zwischenmeldungen erkennbar ist, läuft die Gruppe feindlicher Schiffe flüchtend nach Norden, von Beatty und Thomas verfolgt? Sehr gut so. Dann kann das Gros sie gegen 5 Uhr „empfangen" und mit den Schlachtkreuzern in die Zange nehmen, wenn sie nicht schon vorher von diesen erledigt sind. Die Brocken der „Queens" könnten Wunder wirken — — —/

Sollten die Deutschen versuchen, durch das Skagerrak in die Ostsee zu fliehen, so werden sie auf ein Hindernis rennen: auf das III. Geschwader der Battle Cruisers, der Schlachtkreuzer, das weit vor

der Grand Fleet nach Osten steuert. Kein Grund zur Unruhe in der Grand Fleet — — —

Britanniens Grand Fleet.

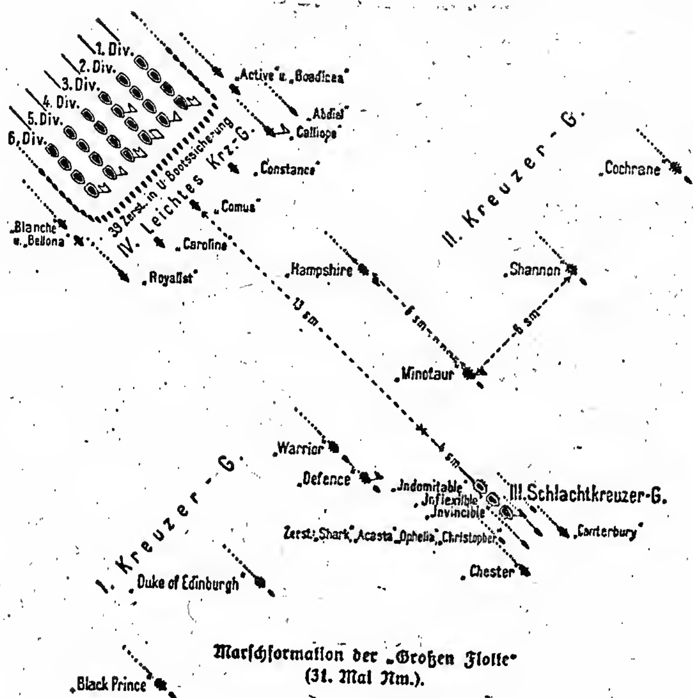
In sechs Divisionskolonnen zu je vier Linienschiffen rauscht sie dahin. Um diese Großkampfschiffe, die parallel mit einer Meile Seitenabstand laufen, ein enger Ring von Zerstörern als U-Bootssicherung; vor diesen bilden, auf 20 Meilen Breite verteilt und etwa 10 Meilen vor den Spitzen der stolzen sechs Divisionen, acht Panzerkreuzer die Vorhut: „Defence", „Warrior", „Duke of Edinburgh", „Black Prince", „Minotaur", „Hampshire", „Cochrane" und „Shannon".

24 Linienschiffe
3 Schlachtkreuzer
8 Panzerkreuzer
9 Kleine Kreuzer

und mehrere Flottillen starker Zerstörer dampfen an unter Admiral John Rushwort Jellicoe, dem Commander-in-Chief der Royal Navy, der gesamten britischen Seestreitkräfte.

Mit den Geschwadern der Aufklärung zusammen verfügt er über hundertundfünfzig Schiffe, mit tausendachthundertundvierzig Geschützen und sechzigtausend Mann Besatzung.

An der Spitze der 3. Division läuft das Schiff, auf dem seit dem ersten Tage der englischen Kriegsbereitschaft seine Admiralsflagge weht: „Iron Duke". Der Eiserne Herzog. Das Flaggschiff der stärksten Flotte aller Zeiten.



Marschformation der „Großen Flotte" (31. Mai Nm.).

Noch vor fünf Uhr erreichen drei weitere Funksprüche Beattys das Flottenflaggschiff. Sie stimmen Jellicoe zufrieden.

„Fünf Schlachtkreuzer" gesichtet. So hat er richtig vermutet: das Geschwader von Hipper. Wer wohl auch sonst? Mehr Schlachtkreuzer besitzt ja Deutschland nicht.

„Der Feind läuft Südost." Südost? Südostwärts läuft auch die Grand Fleet, mit 20 sm,

ihrem maximum speed, ihrer Höchstgeschwindigkeit. Aber sie holt diesen Feind nicht ein, bei dieser Entfernung. Der läuft auch nach Hause, vermutlich. Allright —.

„Stehe im Gefecht," sagt die dritte Meldung. Erfreulichste Nachricht von David Beatty. Vortrefflich, denn Thomas ist dabei. Bald werden die Deutschen noch weniger Schlachtkreuzer haben, falls sie nicht in den Schutz ihrer Bucht enteilen. Und die Grand Fleet wird wieder einmal bewiesen haben, daß sie durch ihr Dasein allein, durch ihr Erscheinen inmitten der Nordsee das Meer beherrscht. Mag die verehrte Öffentlichkeit auch schimpfen, daß die Große Schlacht noch immer aussteht — für Admiral Jellicoe gilt das Gesetz der Zweckmäßigkeit. Kühl wägend hat England schon so manche Waagschale zu eigenen Gunsten gesenkt. Mit vorsichtiger Führung der Flotte erweist der Stratege dem Weltreich gewiß den größten Dienst.

Funkspruch an Thomas: Ob er bei den Schlachtkreuzern steht.

Aus der Antwort, die schnell kommt und recht knapp ausfällt, entnimmt der Commander-in-Chief, daß alles programmgemäß abläuft. „Bin im Gefecht." Drei Worte, ohne Standortangabe. Kein Zweifel, das „Fünfte" schlägt sich an Beattys Seite. Zehn schwere, schnelle Schiffe in geschlossener Linie!

Über die Karte gebeugt, mit dem Zirkel andeutend, zeichnet der Flottenchef im Geist sich schnelle Skizzen vom Gefecht im Süden. Zehn Schiffe und fünf.

Umzingeln, abdrängen — — Konzentrisches Feuer. Breitseiten. Die Spitze, das T —

Funkspruch an das III. Schlachtkreuzergeschwader: „Sofort vorstoßen zur Unterstützung der Schlachtkreuzerflotte, auf Position 56° 53' Nord, 5° 31' Ost."

Admiral Jellicoe hat nicht lange überlegt und ein übriges getan. Die drei Schlachtkreuzer des Dritten noch zu Beattys zehn starken. Vorsicht ist niemals fehl am Platze. Wenn das nun nicht ausreicht gegen Hipper — —

Hood geht sofort auf den verlangten Kurs, und bestätigt prompt den empfangenen Befehl.

Abwarten jetzt. Sehr bald müssen neue Meldungen kommen.

Von 5 Uhr an aber verweben sich Fragen zu quälenden Rätseln, die nicht aufgehen wollen.

Kein Funkspruch trifft ein seit den drei Worten von Evan-Thomas. Auch Beatty schickt keine Standortangabe.

Es wird halb sechs. Bedenklich prüft Jellicoe die Karte. Die Zeit steht nicht still. Was geht vor im Süden —?

Nichts erfährt er vom wilden Duell der Doppeltürme, das Hipper und Beatty erbittert schlagen. Nichts von den „Queens", und nichts vom Verlust der zwei wertvollen Schiffe.

Um 5 Uhr 40 platzt eine Bombe: Die Meldung von Goodenough, von der „Southampton"!

Die feindliche Schlachtflotte? In Südost? Auf dem 56. Breitengrad? Das ist nicht gut möglich.

Ist doch noch nach zwölf ein Funkspruch der Admiralität eingetroffen, daß Scheer auf der Jade liege! Da müßten die Deutschen in fünf Stunden zweihundert Meilen gelaufen sein? Das ist ausgeschlossen. Und die Landstationen, die sonst so sicher die deutschen Funksprüche fangen und alles entschlüsseln, sollten davon nichts wissen?!

Nun, Goodenough hat erst kurz vorher gemeldet: „Ein feindlicher Kreuzer in Südost." Ein Kreuzer. Da sind wohl auch die anderen Schiffe, die er jetzt entdeckt hat, nur Kreuzer. Entfernungen täuschen auf See nicht selten — —

Doch die Zweifel bleiben, sie werden drückend. Bei Admiral Scheer, diesem neuen Mann, ist mit scharfem Vorgehen wohl zu rechnen. Unter dem weht ein anderer Wind bei den Deutschen. Das hat die letzte Beschießung der englischen Küste gezeigt.

Trotzdem, die Meldung ist unwahrscheinlich. Freilich, Goodenough ist ein brillanter Aufklärer. Sehr gewissenhaft und nicht wegzuscheuchen, wie ein scharfer Jagdhund, wenn er etwas wittert. Vielleicht stimmt es doch? Minuten vergehen. Ungewißheit.

Eine neue Meldung. Lebhafter als sonst, fast erregt, nimmt Jellicoe sie entgegen. „Southampton" behebt schon den großen Zweifel!

„Kurs der feindlichen Schlachtflotte Nord. Vorhut Schiffe der Kaiserklasse."

Kaiserklasse. Die Hochseeflotte! Sie stößt nach Norden — —. So hat sich Goodenough doch nicht getäuscht!

Aber die deutsche Station auf der Jade hat Englands allwissenden Funkdienst getäuscht. Einen kleinen „Irrtum“ eingeschmuggelt.

Nun folgt eine Stunde der höchsten Spannung für Admiral Jellicoe.

In dem Augenblick, da die Schlachtkreuzer auf nordöstlichem Kurs das unterbrochene Gefecht mit Hipper wieder aufnehmen, um 6 Uhr 40, steht die Spitze der Grand Fleet noch über 20 Meilen von Beattys Flaggschiff, ohne im Süden etwas zu sichten, ohne vom Feuer etwas zu hören und — ohne aus Süden bemerkt zu werden.

Eine harte Stunde seit 5 Uhr 40! Unglaublich und wie ein Verhängnis das Schweigen. Seit einer Stunde keine Meldung mehr! Kein Anhaltspunkt für das wichtigste Wissen: für Standort und Kurs des Feindes.

Bei Goodenoughs Meldung stand die Grand Fleet noch mindestens 50 Meilen entfernt von der deutschen Spitze. Was hat sich inzwischen im Süden ereignet? Wo steht jetzt Beatty? Hat er das deutsche Gros noch in Sicht? Kämpft er mit Hipper allein? Und wo?

Admiral Jellicoe will die Figuren auf dem Schachbrett der Seeschlacht schieben, will das Gesetz des Handelns bestimmen. Das Schachbrett, die See, liegt offen vor ihm, — wo sind die Figuren?? Und „offen“ die See? Nein — nur in den Karten. In Wirklichkeit scheint sie versiegelt im Süden.

Was weiß denn der Führer der Flotte bis jetzt! Genau genommen, so gut wie nichts. „Bin im Gefecht“ von Beatty und Thomas, und „Feindliche Schlachtflotte in Südost“.

Was steht auf dem Spiel? Die Seemacht Englands! Das Schicksal des Empire. Ruhm oder Hohnlächeln für den Führer der Flotte. An einer Meldung hängt alles, alles.

Für Admiral Jellicoe ist die Entscheidung über die günstige Entwicklung seiner Riesengeschwader zur Gefechtskiellinie weit wichtiger, als sie vielleicht anderen britischen Admiralen erschienen wäre. Im Gegensatz zu sehr vielen hohen Offizieren der Royal Navy, die einen Sieg über die deutsche Flotte für eine recht einfache Sache halten, kennt er diese deutsche Flotte und ihre Fähigkeiten, auch ohne mit ihr schon gekämpft zu haben. Er hütet sich wohl davor, seine Grand Fleet, die gleichfalls noch nicht als geschlossene Macht im Kampf gestanden hat, zu überschätzen.

Sachlich nüchtern und vorurteilslos, ohne sich an die täuschende Theorie des schwer wägbaren Wertes Tradition zu lehnen, hat er jede deutsche Unternehmung zur See aufmerksam überprüft, soweit das möglich war, und hat die Leistung beurteilt. Gerade weil er, der als ruhiger Rechner die besonderen Kräfte entschlossener Stürmer nicht außer acht läßt, diesen Gegner ganz richtig einschätzt, hat er nicht auf eine Hochseeschlacht gedrängt. Auch nicht, als die

Anspielungen der Öffentlichkeit auf das tatenlose Dasein der Navy, der gepriesenen Flotte, schon peinlichen Beigeschmack bekamen. Nur zu willkommen ist ihm die zweijährige Zurückhaltung der deutschen Streitmacht gewesen. Durchaus nicht überzeugt, daß die Grand Fleet von 1914 einen ersten deutschen Ansturm siegreich abgewehrt hätte, nutzte Jellicoe klug die gebotene Zeit, um seine Flotte an Zahl zu stärken und sie, sooft und so gründlich es ging, zu schulen. Er hat mehr als einen „sweep" in den nördlichen Teil der Nordsee unternommen, nicht in der Erwartung, auf solchem Vorstoß dem Feind zu begegnen, sondern um Gelegenheit zu finden zu ständigem Manövrieren seiner mächtigen Geschwader, um sie zu einer kampfstarken, auch im größten Verband beweglichen Waffe zusammenzufassen. Die englische Flotte von 1916 ist stärker und besser als die zu Beginn des Krieges. Wie ist die deutsche von 1916?

Von Zweifeln gepeinigt steht der Chef der britischen Flotte im Kommandoturm seines „Iron Duke". Seemann durch und durch, erlebt er in einer Beherrschung, die trocken und fast teilnahmslos wirkt, die sorgenvolle Stunde. Nur hinter dem starren Gesicht des gelassenen Gentleman zuckt die Unruhe.

Nicht das Notwendigste weiß Admiral Jellicoe. Und seine Flotte läuft jetzt in trübes Gebiet.

Er kann die Kolonnen nach beiden Richtungen zur Linie entwickeln, nach Backbord, nach Steuerbord;

auch aus der Mitte heraus, wie es die Lage erfordert. Doch zur „Lage“ gehört: Wie steuert der Feind? Nur das ist wichtig. Und gerade dieses, das Wichtigste, fehlt ihm.

Mit Mühe unterdrückt Sir John einen Fluch. „Aufklärungsgruppen!! Aufklärungsgruppen, die fast gar nichts melden, wenn es am dringendsten nötig ist, verfehlen den Zweck. Verteufelt schwer, da ruhig zu bleiben!“

Wenn er nicht einen Goodenough hätte — —

Die sechs Kolonnen in Gefechtslinie werfen, das dauert im besten Fall zwanzig Minuten, wenn nichts sie behindert. Nur wenn nichts sie behindert, ist Jellicoe sicher, sie ohne Verwirrung ordnen zu können. Wie lange bleibt noch die Möglichkeit freier Bewegung? Sehr weit ab können die Deutschen nicht mehr sein. Soll er blindlings auflaufen auf ihre Spitze, mit allen Kolonnen ein offenes Ziel für ihre Torpedos? Das wäre Selbstmord!

Taucht aber Scheer jetzt plötzlich rechts voraus auf, dann werden die sechs im steifen engen Verband vorgehenden Geschwader bei der hohen Fahrt sich erheblich stauchen. Der Gegner kann sie, vor ihnen schwenkend, zusammendrücken und gerade das tun, was Jellicoe selber beim Feind zu erreichen erhofft: das „T“ um ihn ziehen — crossing the T!

Schon jetzt zur Gefechtslinie entwickeln, ohne die Richtung des Feindes zu kennen? Nicht minder gefährlich.

Skizze auf Skizze formt sich vor Jellicoes innerem

Auge. Lockend, drohend, siegreich, vernichtend wechseln die Lagen, die der Stratege sich vorstellt. Zehn Möglichkeiten, und doch nicht eine, die Sicherheit bietet für großen Erfolg! Dies untätige Warten, das kostet Beherrschung!

So viel hat er schon aus den paar alten Meldungen entnommen: daß Besteckfehler zwischen den Aufklärungsgruppen und seinem Flaggschiff unterlaufen sind.

Wenn Besteckfehler, Abweichungen von der Genauigkeit des geographischen Standorts meldender oder kontrollierender Schiffe, bei so ausgedehnten, von schweren Kämpfen und den verschiedensten schnellen Manövern unterbrochenen Kreuzfahrten weit voneinander entfernter Geschwader entstehen, so ist das kein großes Wunder. Kreuzen die Schiffe lange Zeit außer Sicht jeder festen Landmarke, so sind ohne Beobachtungen von Sonne und Sternen haarscharfe Bestecks ohnehin schon schwierig zu halten. Leichte Fehler wirken sich dabei auf die Dauer erheblich aus.

Sieht ein Aufklärungskreuzer ein feindliches Schiff, so kann er den Abstand von diesem und die Himmelsrichtung, in der er es sieht, schnell und genau messen und den Standort des Feindes errechnen, vorausgesetzt, daß sein eigener Standort stimmt.

Gibt er seine Peilung zum Feind und dessen Kurs an das Flottenflaggschiff weiter, so kann dieses aus den Angaben des Kreuzers und seinem Abstand

vom Feind sogleich auch den eigenen Abstand vom feindlichen Schiff ermitteln, auch ohne dieses zu sehen, und kann, nach Längen- und Breitengraden und ihren Unterteilungen, den augenblicklichen Standort des Feindes festlegen. Vorausgesetzt, daß der eigene Standort des Flottenflaggschiffs stimmt. Der Navigationsoffizier des Flottenflaggschiffs kann, die wahrscheinlichen Geschwindigkeiten, die eigene und die des Gegners, einsetzend, an Hand der Seekarte ziemlich genau berechnen, wann und an welchem Punkt ein Zusammentreffen zu erwarten ist.

So weit gut. Stimmen aber die Voraussetzungen nicht, d. h. ist die eigene Standortberechnung des Kreuzers oder des Flottenflaggschiffs ungenau, oder gar beide, so kann fortan die Führung des Flaggschiffs keine einzige Bewegung des Feindes mehr zuverlässig beurteilen.

Besteckfehler sind nicht das Schlimmste jetzt für Jellicoes ungewisse Lage. Sind sie einmal vorhanden, dann um so schlimmer, daß nicht fortgesetzt neue Meldungen der Aufklärung kommen, aus denen er das entstellte Bild der in unsichtbarer Ferne kämpfenden Geschwader in die richtigen Maße umzeichnen kann.

Vor ihm liegt die Seekarte, in die der Standort der Grand Fleet, die Positionen der Schlachtkreuzer und der feindlichen Gruppen nach den bis-

herigen Angaben fortlaufend eingetragen sind. Nach den bisherigen Meldungen! Ein trügerisches Bild, auch wenn man es noch so verständig ergänzt mit allen fest bekannten Faktoren.

Der Gegner muß doch wohl noch ziemlich weitab stehen. Weitab? Und Beatty zwanzig Meilen mehr südöstlich. Auch fünfundzwanzig. Nicht mehr als dreißig. Südöstlich?

Er rechnet und grübelt mit seinen Offizieren. Berechnet und schätzt. Was schätzen! Verlaß ist nur auf die richtigen Zahlen. Meldungen braucht er, zum Donnerwetter!

Soll er Rätsel raten, nach Vermutungen handeln, aufs Geratewohl? Er will eine Seeschlacht für England gewinnen! Weiß denn Beatty das nicht? Admiral Beatty ist ein forscher Fechter, aber sein Minus an Meldungen ist schon fatal. Wenn er ihn weiter so trefflich mit Nachrichten versorgt, wird die Grand Fleet danebenschlagen.

Es gilt, das Gesicht zu wahren: „Never lose your face." Noch gibt Sir John die Hoffnung nicht auf, in letzter Minute restlose Klarheit zu finden.

Bei der Schnelligkeit, mit der die Flotte südostwärts läuft, muß doch Beatty bald aufdampfen, mit beträchtlichem Vorsprung vor seinem Gegner. Darauf kommt es an. Mit Vorsprung! Er hat den Befehl, nach Sichten des Gegners mit äußerster Fahrt dem Gros entgegenzulaufen bis in „Signalsichtweite". Was hindert denn Beatty, Funksprüche zu senden, bis zur Herstellung dieses „visual

touch"? Unmöglich, daß alle Funkanlagen auf seinen Kreuzern zerstört sind.

Sie sind auch nicht alle zerstört, doch unter dem unerhört wuchtigen Ansturm der Deutschen, der ihn nach Süden zwang wie ein Griff gigantischer Fäuste, und zwei seiner Schiffe zerbrach, hat Admiral Beatty an vieles zu denken gehabt, und hat versäumt, seine Kleinen Kreuzer zu einer Signalkette nach Norden zu verteilen.

So manches weiß Admiral Jellicoe nicht in dieser Stunde, aber er weiß, was er will. Und verlangt, daß die Unterführer es wissen. Ein schlechter Stratege, der nicht mit allen verfügbaren Mitteln die günstigste Stellung zu finden sucht! In lange Linie die Grand Fleet entwickeln und diese Linie rechtwinklig über die Spitze des Gegners ziehen, das ist die überlegene Anfangsstellung für einen entscheidenden Kampf. Die Stellung, die Jellicoe sich wünscht.

Von 6 Uhr 40 an überstürzen sich die Ereignisse in allen Richtungen und die Gefechtsbilder wechseln mit der Schnelligkeit scheinbar zusammenhangloser Szenen eines phantastischen Filmberichts.

Wie Bilder eines Riesenfilms, mit dem Inhalt der kalten Wirklichkeit.

Und wie durch eine Filmkamera verfolgen wir jetzt, bald hierhin, bald dorthin den Sucher richtend, die Scharen der Schiffe, die auf gewaltiger Fläche von allen Seiten zusammenstoßen.

Nicht einer der hunderttausend Männer, die auf



Stellung beider Flotten 6.45 Uhr Nm.

Die Luftschiffe können auch zu dieser Zeit, in beträchtlicher Entfernung, nichts von den Kämpfen und den Stellungen der Gegner wahrnehmen.

den zweihundertundfünzig Schiffen in dieser Seeschlacht der dreitausend Geschütze kämpfen, kein Kommandant, kein Admiral, sieht nur die Hälfte dieses Geschehens, auch nur den vierten Teil der mächtigen Geschwader, die auf weiten Strecken das Meer zerwühlen, über dem ihre Technik die tosenden Gewitter modernen Kampfes entfesselt zu einem

Chaos von Stahl und Feuer, Blut und Rauch, Tod und Triumph.

Ein Admiral ist auch nur ein Mensch, und sein Auge begrenzt wie das der anderen. Nicht alles, was Funk und Flaggen ihm melden, fügt sich verständlich so ein in das ewig zerfließende Bild der jagenden Geschwader, daß ihm die Lösung reif in den Schoß fällt.

In dieser Stunde, da die Dämmerung sich senkt, ist es mehr als schwierig, siegbringend zu entscheiden. Nur wenn sie in Luftschiffen säßen und Hunderte von Meilen ringsum klar übersähen, ständen für beide Führer die Chaneen auf gleich. So aber sind Dunst und Beleuchtungswechsel, sind Standortfehler und Entfernungstäuschung, irrtümliche Meldungen einzelner Gruppen, falsche Bewegungen verstreuter Kräfte, sind Wahrheit, Vermutung, Berechnung, Erwartung mitbestimmend für die Entschlüsse der Flottenführer, die nun in rascher Folge fallen müssen.

Der Kreuzer, dessen Erscheinen die Besatzungen von „Lion", „Prinzeß Royal", „Tiger" und „New Zealand" schon aus weiter Ferne mit Jubel begrüßt haben, ist „Black Prince", am äußersten westlichen Flügel des breiten Fühlungsschirms der Grand Fleet. Von diesem Schiff aus werden jetzt auch die Schlachtkreuzer Beattys deutlich erkennbar, deren Buge quer vor der britischen Hauptmacht nordost-

wärts zeigen. Die eigene Aufklärungsgruppe! „Lion" voraus! Eine Weile vorher hat sie „Black Prince" erst, vom Kleinen Kreuzer „Falmouth" Signal übernehmend, der Flotte als „feindliche" Schlachtkreuzer gemeldet! Also Beatty ist das! Merkwürdig genug erscheint sein Manöver. Was steckt dahinter? Wo will er hin? Der hat ja irrsinnigen Dampf auf in den Kästen! Und ob Beatty Dampf hat! Für 28 Meilen seit einer Stunde. Auf seine Heizer und Maschinisten kann er ein lauteres Loblied singen als auf die Schießerfolge des Nachmittags.

Schnell berichtigt „Black Prince" die falsche Meldung, doch die zweite gelangt nicht zu Jellicoe.

Um Beatty nicht den Weg zu verlegen, muß „Black Prince" aus dem Kurs, und schert weit nach Westen.

Ohne zu wissen, auf welchen Teil der Grand Fleet er gestoßen ist, und ohne um Auskunft anzufragen, stürmt Beatty weiter voran. Die Granaten von Hippers fünf Schiffen, die die düster verschwimmenden Silhouetten der alten Gegner überschießen, schlagen nahe bei „Duke of Edinburgh" ein, dem zweiten Panzerkreuzer des westlichen Flügels. Im gleichen Augenblick fast sehen die übrigen Panzerkreuzer der Vorhut vor ihrer Front in der ganzen Breite eine lange Reihe zuckender Mündungsfeuer, und hören den Donner rollender Salven. Es wird ernst dort im Dunst. Will Jellicoe die schwerfällige Formation beibehalten?

Als der Admiral von fern her den ersten Geschützdonner ganz schwach vernimmt, kommen auf einmal



Breitseite eines deutschen Großkampfschiffs

Der ausgebrannte Turm „Q“ mit abgesprengtem Dach auf Flaggschiff „Lion“

Die englischen Schlachtkreuzer ziehen mit „dreimal äußerste Kraft“ nach Norden

Meldungen haufenweise. Scheinwerfer, Flaggen und Funk. Es sind nicht die, die er so sehr erwartet, doch sie sagen genug: der Feind ist ganz nah!

Telephone rasseln, Sprachrohre schreien, Befehle werden empfangen, erteilt, geändert, widerrufen, mündlich und schriftlich.

Die da kommen, sind verzögert, verstümmelt, spätere früher, frühere nachher, und sind nicht geeignet, dem Chef der Grand Fleet zur Entscheidung zu helfen.

„Im Süden Geschützdonner," meldet der äußerste Kreuzer des östlichen Flügels, „Minotaur".

„Feindliche Schlachtflotte hat Kurs geändert auf Nordnordwest," funkt Goodenough wieder von der „Southampton". Und seinen Standort dazu. Was nützt sein Standort bei den alten Fehlern, die doch nicht korrigiert werden konnten!

„Aufblitzen von Geschützen in Südwest," von der Mitte der Vorhut, Kleiner Kreuzer „Calliope".

„Feindliche Schlachtkreuzer Süd. Abstand fünf Meilen," vom Kreuzer „Black Prince".

Unklarheit und Rätsel. Admiral John Jellicoes Finger trommeln. Sein Gesicht ist in starre Falten gelegt. Never lose your face. Stay calm at all costs. Immer das Gesicht wahren, die Ruhe behalten um jeden Preis.

War die Sicht schon nachmittags recht erschwerend, ist sie jetzt, um sieben, verderblich geworden. Sie allein bestimmt den Verlauf der nächsten, für beide Flotten überraschenden Gefechte. Die Sichtig-

keit schwankt je nach Lage der Schiffe zwischen 130 Hundert und 20 Hundert. 20 Hundert! Und an einzelnen Stellen ist sie noch geringer.

Geheimnisumdroht dampfen in hoher Fahrt die Flotten von Norden und Süden in die feindlich tückischen Inseln von Dunst.

Wie auf einen Schlag sieht der Ausguck der Spitzenschiffe der westlichsten Liniendivisionen die vier Kreuzer Beattys in rauschender Fahrt die Front der Grand Fleet fast rechtwinklig schneiden, und wie eine Tür sich öffnet, teilt sich plötzlich der qualmige Schwaden weiter im Süden. Aus ihm hervor flammen kurz und grell in breiter Kette die Mündungsfeuer feindlicher Schiffe. Einschläge tanzen, Springbrunnen gleich, den Schlachtkreuzern nach und um die Panzerkreuzer der Vorhut. So dicht läuft Beatty vor der Grand Fleet entlang, als müsse er sie am Vordringen hindern. Schiffe der Deutschen sind nicht zu sehen, nur Blitze und Rauch. Nicht genug damit: in Feuerlee Beattys, noch näher dem Gros, rasen die Kleinen Kreuzer seiner Gruppe heran und wollen neben ihm nach Osten durchstoßen. Unmöglich!

In großer Verwirrung geraten sie mitten zwischen die Kreuzer und Zerstörer der Vorhut des Gros und vor die Kurse der sechs Kolonnen der Linienschiffe! Kollisionen drohen in jeder Minute, und nur eine Möglichkeit bleibt, die die Kleinen Kreuzer zum Glück mit Geistesgegenwart benutzen: so schnell es geht, nach Nordwesten zwischen den Reihen der

schweren Divisionen hindurch, um deren Marsch-formation nicht zu zerreißen.

Eine Stauchung entsteht, die zwar die Kolonnen der Linienschiffe noch nicht erfaßt, aber Admiral Jellicoe den Überblick noch mehr erschwert als schon der Dunst. Die Panzerkreuzer der Vorhut, die er schon vor Stunden auf einen Abstand von 16 Meilen von der Spitze der Kolonnen beordert hat, haben diese Entfernung seit der erhöhten Fahrt des Gros nur etwa halb erreicht. Auch die Breite ihres Schirms, die 40 Meilen betragen sollte, spannt nur die Hälfte. Sonst hätte der westliche Flügel wohl eher erkundet, was im Süden vorgeht. In den Leistungen dieser Panzerkreuzer hat Admiral Jellicoe sich verschätzt.

Die verdammte Sicht, sie wird am meisten getrübt durch die Schlachtkreuzer Beattys, die aus allen Schornsteinen fürchterlich qualmen und einen finsteren Strich quer vor die Grand Fleet ziehen. Sie nähern sich der Mitte der breiten Front. Admiral Beatty hat keine Wahl. Will er nicht dem Feind in die Arme rennen, muß er diesen Kurs hart beibehalten. Sein Qualm ist Vorteil und Nachteil zugleich. Ungeahnter Vorteil für das englische Gros, dessen Anrücken er den Deutschen verbirgt. Dieser Vorteil wiegt den Nachteil auf: daß Admiral Jellicoe vergeblich Ausblick nach Süden sucht.

Obgleich er sie nun in der Nähe weiß, erscheinen die Schlachtkreuzer Beattys jäh wie Gespenster in seinem Blickfeld. Um zwanzig Minuten zu früh nach

seiner Berechnung! Ihr Erscheinen zeigt an, daß der Gegner schon nahe heran sein muß. Und ihre Richtung beweist, daß die Fehler in den Bestecks der Flaggschiffe ganz beträchtlich sind. Mindestens fünf, sechs Meilen weiter im Westen als den angegebenen Positionen entspricht, ist „Lion“ erschienen! Einerlei jetzt, ob zu früh oder nicht, ihr Erscheinen ist doch Entspannung aus völliger Ungewißheit. Unerträglich fast waren die letzten Minuten für den Flottenführer, und wie Blitze des Zornes funkeln sofort die Lichtsignale von „Iron Duke“ fünf fragende Worte zu Beatty hinüber: „Wo ist die feindliche Schlachtflotte??“

Noch ist vom Kommandoturm Jellicoes kein Mündungsfeuer deutscher Geschütze zu sehen.

„Feindliche Schlachtkreuzer peilen Südost,“ lautet Beattys Antwort. Ungenau und rätselhaft, und im Widerspruch mit dem, was Goodenough soeben gefunkt hat. Kreuzer! Jellicoe hat nach der Flotte gefragt, nach Scheers Linienschiffen! Und wünscht ihren Kurs, genau!

Ein Segen für die Grand Fleet, daß Admiral Jellicoe kräftige Nerven besitzt und ein sehr kühles Temperament, sonst müßte er jetzt aus der Haut fahren. Doch unbeeinflußt durch alle anderen auf ihn einstürmenden Fragen und Nachrichten hält er starr nur das eine im Auge, das er erfahren will, und jetzt endlich erfahren muß, um die rechte Entscheidung zu treffen für die erste Bewegung der schweren Kolonnen. Alles hängt jetzt an einem Faden,

der bald abreißen muß. Initial advantage, Vorteil der Anfangsstellung, sind die zwei Worte, an die der Stratege Jellicoe unentwegt denkt.

Zum zweitenmal läßt er zu Beatty die gleiche Frage hinüberblitzen: „Wo ist die feindliche Schlachtflotte ??"

Wie drohende Schwerter hängen die Fragezeichen dieses dringenden Rufes in der Luft. Jetzt wird das Warten dem britischen Führer wirklich zur Qual. Auch die Kommandanten seiner Linienschiffe stehen, das weiß er, vor Rätseln. Sie werden bereits die Köpfe schütteln und an der Vernunft seiner Führung zu zweifeln beginnen. Was sie an Nachrichten aufgefangen haben, ist sehr geeignet, ihre Zuversicht beträchtlich zu dämpfen. Er wird sie sogleich von dem Druck befreien.

Jellicoe wartet. Jeden Moment muß Beattys Antwort eintreffen, genau und unmißverständlich.

Die kleinen Geräusche der Apparate, das leise Ticken der Uhren und das Klicken von Meßinstrumenten im Kommandoturm auf „Iron Duke" wirken wie Schläge gegen die Nerven des Admirals und seiner Offiziere.

So dick und so tief braut der Dunst im Süden, wie Rauch und Ruß bei hängenden Regenwolken über den Dächern einer Fabrikstadt lagert.

Die geschärften Ohren spüren deutlich, daß das schwächliche Grummeln des Geschützdonners anschwillt. Und in jeder Minute rücken die unsichtbaren Riesenflotten einander um zwölfhundert Meter näher.

„Wo ist die feindliche Schlachtflotte — —?"

*

Der Viertelkreis, den Admiral Beattys vier Kreuzer von Westen bis Norden gezogen haben im Lauf der letzten zwanzig Minuten, ist auch für den deutschen Kreuzerführer und seine fünf Kapitäne ein unerfreulicher Abschnitt. Aus einer Entfernung von nur fünf bis sechs Seemeilen mit steigender Wirkung beschossen zu werden und selbst beinah nichts vom Gegner zu sehen, das ist für den angriffsgewohnten Hipper, der offen und frei mit aller Schärfe schnellen Geschützkampfes zu schlagen liebt, ein bedrückender Zustand. Schon im letzten Stadium der Hetze nach Norden hat Hipper gespürt, daß in dem Dunst vor seiner Front etwas lauert. Aber nicht die Gefühle entscheiden, sondern der Befehl der Führung und das Gebot des Augenblicks. Jetzt verlangt der Augenblick einen neuen kurzen Entschluß. Ließen schon die Geschosse der feindlichen Schlachtkreuzer eine Änderung der Stellung ratsam erscheinen, so wird sie notwendig aus anderen Gründen.

Nördlich voraus, vor „Lions" Spitze, sammeln sich, in sehr günstigem Abstand, die Zerstörerflottillen, die, aus der Stauchung vor dem Schirm der Grand Fleet befreit, jetzt auf einmal im Süden die fünf deutschen Schiffe als prächtige Ziele heranlaufen sehen. Mit wieviel Aussicht sie bei dieser Stellung und diesen Kursen die Bahnen ihrer Torpedos berechnen können, weiß Admiral Hipper sehr wohl abzuschätzen; ist er doch selbst alter Torpedobootsfahrer.

Wirksames Feuer aus Norden mit fast gebundenen Händen und Massen von Torpedos aus nächster Nähe! Das reicht. Und eine noch verdeckte Karte in diesem todernsten Spiel ist die dunstige Luft. Urplötzlich schleudern unsichtbare Gegner aus Ost und Nordost Geschosse verschiedener schwerer Kaliber, die in wachsender Menge um die fünf deutschen Schlachtkreuzer einschlagen. In eine von drei Seiten verhängte „Falle" läuft Hipper nicht. Das wäre nicht Mut, es wäre sinnlos. Er braucht jetzt Distanz, bis scharfe Beobachtung und bessere Beleuchtung die Lage zum Gegner ein wenig genauer klären.

Will denn die Sonne nicht einmal helfen? Sie lacht jetzt wohl nur auf Seite des Feindes. Und der Wind? Warum wird er nicht stärker und jagt mit heftigen Stößen den muffigen Vorhang aus dem Gefechtsfeld! Es heißt jetzt höheren Gewalten weichen. Die Gewalt der Natur, die sich nicht von Menschenhand lenken läßt. Die unheimliche Luft ist Herrin der Lage, den Deutschen jetzt feindlich.

Zerrisse mit einem jähen Ruck der breite Schleier der trägen Schwaden, von Grund auf verändert wäre im gleichen Moment die Lage für beide Führer der Großen Flotten! Doch die Macht der Natur formt mit am Schicksal der Seeschlacht.

Es ist kurz nach sieben. Admiral Hipper wirft seine fünf Schiffe aus der Feuerfalle herum auf entgegengesetzten Kurs. Nach Südwest. Der Anschluß ans Gros wird schnell erreicht sein, und dann geht's von neuem vor, auf den Gegner.

„Wo steht die deutsche Schlachtflotte?" Die zweite Frage, die, wie von Zorn und Zweifeln zitternd, gerade eben Beatty erreicht, zeigt ihm nur zu deutlich, daß der Commander-in-Chief im Dunkeln tappt. Er soll schnellstens klärende Antwort haben.

Alle Gläser und Entfernungsmesser auf „Lion", auf „Tiger", „Princeß Royal" und „New Zealand" wandern hin und her über den südlichen Horizont. Wo ist die Spitze des deutschen Gros?

Das deutsche Gros hat Beatty schon lange aus Sicht verloren, und nicht so ungern, aber — jetzt findet er auch die fünf alten Gegner nicht mehr! Nur wabernden Qualm vor dem Horizont. Wie soll er da noch das Gros wiederfinden! Admiral Beatty ist baß erstaunt.

„Damn the Germans! They 've turned!" „Verdammt, die Deutschen haben umgedreht."

Und Admiral Jellicoe braucht seine Antwort.

„Auf welchen Flügel die Grand Fleet entwickeln? Initial advantage — —" „die günstigere Anfangsstellung?"

So sehr fesselt und bannt diese eine Frage, die größte Frage, den britischen Führer, daß er kaum noch an anderes denken kann.

Wird die Spitze der Deutschen aus Süden auftauchen? Südwesten, Südosten? Hart voraus, oder westwärts der Divisionen? Wahrscheinlich wird Spitze auf Spitze treffen. Die gleichen Zweifel bleiben bestehen.

Wenn er nach Steuerbord, über den westlichen Flügel, zur Linie entwickelt, so kommen die schwächeren Schiffe zuerst ins Feuer des Feindes und alle Geschwader sind früh in Schußweite seiner Torpedos. Zu große Gefahr. Nach Westen entwickeln ist unvorsichtig. Und Vorsicht kann man nicht leicht übertreiben —

Aus der Mitte heraus? Das ist das Manöver, dessen glatter Verlauf doch sehr ungewiß scheint. Durchaus nicht ratsam, geradenwegs in den Mulm und Dunst.

Kommt der Gegner wirklich aus der vermuteten Richtung, annähernd auf parallelem Kurs mit den Kreuzern Beattys, dann kommt die Entwicklung nach Osten in Frage. Sie zieht zwar zunächst die Linie vom Feind ab, läßt aber dafür mehr Zeit zum Ordnen. Es wird sich dann zeigen, wie hinter den Schleiern die deutschen Geschwader sich rangieren.

Steuerbord — Backbord? Die höchste Zeit zu endgültigem Schritt. Um halb sieben hat Jellicoe noch ausgerechnet, daß bei der hohen Fahrt der Flotten, Besteckfehler hin oder her, in einer Stunde der Zusammenstoß erfolgen muß. Jetzt also in einer halben Stunde — —

Hundertmal hat sein Hirn auf dem Anmarsch die denkbaren Stellungen durchskizziert. Zumindest die eine, die sein Verstand immer wieder über die anderen deckt, muß dem Ziel nahe kommen. Sie zeigt seine Linie südostwärts entwickelt, den Gegner umfassend. Umfassend? Vielleicht — —

7 Uhr 14. Hastig meldet der Scheinwerferposten auf „Iron Duke“ dem Commander-in-Chief:

„Have sighted enemy battle fleet bearing south-southwest.“

„Feindliche Schlachtflotte gesichtet in Südsüdwest!“ Sie bringt keine Lösung, diese Meldung Sir Beattys, denn der Kurs der deutschen Schlachtflotte fehlt! Aber das „Südsüdwest“ scheint Jellicoes eigene Vermutung von ihrer Marschrichtung zu bestätigen. Und aus dieser Vermutung erwuchs sein Entschluß, den er jetzt ohne Zögern zur Ausführung bringt. Sein Befehl ergeht:

„Signal by flaggs! Deploy upon the left wing column, course southeast by east.“

„Auf die linke Flügelkolonne entwickeln, Richtung Südost zu Ost — —“

Der sechszackige Kamm, den die Kolonnen Jellicoes bilden, löst sich auf. Die östliche Zacke, die 1. Division, behält ihren Kurs südostwärts bei, und die übrigen schwenken nach Backbord ein. So bilden die zwanzig Schiffe der übrigen fünf Divisionen eine Linie, die zunächst nordostwärts zeigt. Hinter dem Schlußschiff der führenden Vier drehen sie Schiff auf Schiff hart Steuerbord ein. „Iron Duke“, als Spitze von Division 3, rückt so auf den neunten Platz. Um den Schwenkungspunkt dieses fast rechtwinkligen Knicks, der am weitesten vom Feind entfernt ist, soll jetzt die Linie der Vierundzwanzig, gedehnt auf mehrere Meilen Länge, südostwärts stoßen — —

Die Spitze des Gros hat Admiral Jerram mit HMS „King George V.“. Wie ein Symbol für den Sieg, den England erwartet, zieht das Schiff mit dem Namen des Königs der Riesenflotte des britischen Weltreichs voran.

Es ist hohe, allerhöchste Zeit für dieses Manöver der Lösung aus starren Kolonnen. Schon fallen unweit der Schiffe des westlichen Flügels Granaten aus deutschen Geschützen ein, deren Mündungsfeuer wie längliche Sterne aus dem südlichen Nebelmeer hervorblitzen — —

Zwischen den Gros der beiden Flotten, die sich noch immer nicht sehen können, sind schon neue heftigste Kämpfe entflammt.

Mit jähem Aufbrüllen ihrer Geschütze finden vor beiden Fronten, im Westen und Osten und in der Mitte, wo plötzlich der Dunst ihnen Feinde entschleiert, Geschwader und Gruppen der schnellen Aufklärung sich sofort in wilde Gefechte verstrickt.

Seit 6 Uhr 40 ist es, als ob gleichsam heimliche Funken durch knisternde Drähte zu sausen beginnen, und hinter wolkigen Wänden elektrisch zündend zahlreiche brüllende Schlünde entladen, die feurigen Tod und Vernichtung schleudern. Scharf und schnell fallen Schläge auf Engländer und Deutsche in der schicksalsschweren Stunde der Schlacht. Es schlagen der Mensch und der Stahl aufeinander. Der Stahl und der Mensch. Rasend und rauchend wütet Ge-

walt. Gewalt lebendiger Wesen über zerstörende Kräfte. Zerstörender Kräfte fühllose Gewalt.

Verzweifeltes Ringen ums Leben in schrecklich zerschossenen Schiffen, in zerkrachendem Stahl und spritzendem Feuer, einbrechendem Wasser und kochheißem Dampf.

Und heroisches Gehorchen unter den knirschenden Schritten des Todes.

Und herrliches Helfen der Kameradschaft. Wortloses Opfern für Unbekannte. Leib und Leben fürs Schiff, für den Führer. Sterben fürs Vaterland.

Kein Maler der Welt, dem es gelänge, das grandiose Gemälde des grimmen Geschützkampfes zwischen den Gruppen der Großen Flotten in seiner ganzen Wucht festzuhalten. So grell und so dunkel, so grausig und schön.

Neben dem düsteren Dunst, mit dem sich die Luft und die See und die Dämmerung verbünden, um die Menschen zu täuschen, wirft jetzt, dem Falschspieler gleich, der Zufall noch höhnisch einen fremden Würfel mit höchster Punktzahl ins Todspiel der Seeschlacht — —

Das scharfe Feuer schwerer Geschosse, das Hipper von Osten überrascht, kommt aus den Türmen und Rohren von Schiffen, die an ganz falschen Stellen erscheinen. Die Schüsse, die bis zu den Schlachtkreuzern reichen, sind nicht die ersten aus fernem Osten. Schon während Beatty weit vor dem west-

lichen Flügel der Grand Fleet heranschließt, sind hinter der Dunstwand am östlichen Zipfel der Front fünf Schiffe jäh aufeinandergerannt, und ihre Schüsse ziehen ein neues Granatengewitter zusammen.

Die Kreuzer der II. A. G. unter Admiral Boedicker, die sich bei der Jagd nach Norden in Feuerlee von Hippers Geschwader einige Meilen vorgeschoben haben, sehen plötzlich voraus, in Nordost, einen Kreuzer aus Nebeln südwestwärts anlaufen. Er dreht, hart schwenkend, auf gleichen Kurs mit den Deutschen, die auch ihm überraschend in Sicht erscheinen.

Es ist der Kleine Kreuzer „Chester". Soeben hat sein Kommandant hinter den Rauchmassen, die sich aus Westen wallend zu „Chester" hinüberwälzen, ein wachsendes Grummeln und Grollen vernommen und plötzlich Schlußblitze aufzucken sehen. Er ist auf der Suche nach Admiral Beatty, und glaubt, seiner Vorhut zu begegnen. Vorsichtig genug, durch gleichlaufenden Kurs mit den noch nicht sicher erkennbaren Schiffen sich gegen Torpedogefahr zu schützen, geht „Chester" näher und macht das Erkennungssignal.

Die Sicht ist sehr schlecht, und stellenweise der Ausblick nur auf wenige tausend Meter frei. Von drüben blinkt fast zur selben Sekunde das britische Erkennungssignal, doch in „Chesters" allzu kurze Freude krachen nun auch schon die ersten Schüsse dieser vermeintlich englischen Schiffe. Es sind „Frankfurt", „Pillau", „Elbing" und „Wiesbaden", die

auf nur etwa 6000 Meter eröffnen! Sie haben am Nachmittag die englischen Kennzeichen aufgefangen. Schon in der ersten Minute geben sie bittere Proben von ausgezeichnet gelenktem Feuer. So schnell erzielen sie Treffer auf Treffer, daß Admiral Boedicker „Elbing“ und „Wiesbaden“ ausschalten läßt, um seine Aufschläge besser beobachten zu können.

Unter dem dichten Eisenhagel kann „Chester“ nur eine Salve feuern, die erste und letzte, und später nur wenige einzelne Schüsse.

Laut heulend rast die erste Lage der Deutschen heran. Erleichtert sehen die Gegner sie weit hinter sich in die See einfallen. Die nächste? Fünfhundert Meter zu kurz, aber schon die dritte sitzt voll auf dem Ziel, mit entsetzlicher Wirkung. Nahezu alle Geschützbedienungen auf „Chester“ werden von dieser einen Salve getötet und verwundet, alle Sprachrohre und elektrischen Leitungen zu den Geschützen zerstört.

In das Entsetzen der britischen Besatzung mischt sich ingrimmig Bewunderung für das vortreffliche Schießen der Deutschen. Salven von so verheerender Wirkung müssen den Kreuzer in kürzester Zeit zerschlagen. Noch sind die Maschinen unbeschädigt. Heraus aus dem Feuer um jeden Preis! Von „full ahead“, „höchste Geschwindigkeit voraus“, auf „full astern“, Volldampf zurück, und ein paarmal schnell hin und her reißt der Kommandant den Hebel des Maschinentelegraphen. Die Männer unten haben die dröhnenden Treffer auf Deck schon mit großer Besorgnis gehört, und wissen Bescheid:

„emergency full speed!" Das Signal für alleräußerste Fahrt. Da ist höchste Not um das Schiff.

Sie bringen die Leistung ihrer Maschinen bis auf 27 Meilen. Und wenn sie aus den Lagern fliegen — emergency full! HMS „Chester" läuft um sein Leben. Und die Führung beweist jetzt beste Schule der Fahrkunst kleiner schneller Kreuzer. Kapitän Lawson entwindet das Schiff durch geschicktes Wenden in Zickzackkursen vielen der teuflischen Salven, aber trotz allen Weichens liegen fortwährend neue ganz dicht am Ziel, abwechselnd rechts und links nur wenige Meter vom Bug, und peitschen Tonnen von Wasser und Splitterregen aufs Vorschiff, und über die Brücke hinauf. An Deck der „Chester" sieht es fürchterlich aus: die meisten Geschütze, von Gefallenen umhäuft, sind völlig demoliert, und auch die weniger zerstörten unbrauchbar. Nur ein einziges Rohr, ohne Feuerleitung, kann noch mühsam und wirkungslos feuern. Die Aufbauten sind ein wüster Wirrwarr von Trümmern, im vorderen Schornstein ein riesiges Durchschußloch. Brücke und Kartenhaus, Masten und Boote zerschmettert. Fast vierzig Mann tot und vierzig verwundet. Schnell sterben Menschen unter solchen Treffern — —

Am Buggeschütz steht Midshipman John Travers Cornwell, der sechzehnjährige Seekadett. Er ist Richtkanonier. Ein feines wunderbares Geschütz, sechs Zoll Kaliber. Kopfhörer umgeschnallt, steht er mit den neun Kameraden bereit zum Feuern.

Sie hören achteraus Donner von Salven. Kameraden, „Chester" kommt ins Gefecht!

An seine Mutter will John Cornwell jetzt lieber nicht denken. Sie wird sich gewiß viel Sorgen machen, denn es ist ja Krieg. Sie wird wohl fühlen, daß er mit „Chester" in See ist, auch wenn er nichts schrieb. So stolz, so stolz ist Richtschütze Cornwell, daß er nun Kampf auf See erlebt, von dem sie so oft gesprochen haben.

Unheimlich heulen die Granaten der ersten deutschen Salve weit über das Vorschiff, hoch über die Köpfe der Zehn, die sich hinter den Schutzschild ducken, wie noch ein jeder sich unwillkürlich duckt, wenn ihn zum erstenmal scharfe Granaten im Kampf umbrausen. Was wird noch geschehen? Ob wir bald feuern dürfen, denkt John, tapfer sein junges Herz beherrschend. Er horcht gespannt in die Leitung. Sie sind längst fertig zum Schuß an ihrem Geschütz. Gleich kommt der Befehl des Artillerieoffiziers. Und John T. Cornwell wird richten so schnell wie der Wind!

Von Backbord fegen, abscheulich pfeifend und sirrend, Granatsplitter über das Vorschiff, und wieder duckt sich John tiefer. Als er aufsieht, liegen drei Kameraden stöhnend und blutend hinter dem Rohr, und einer sinkt stumm zusammen. Ein Toter? Fred Mullins ist tot?! Und Bob Thornton, der lustige Bob, windet sich wimmernd am Boden, die Hände fest in die Seiten gekrallt. John horcht in den Hörer. Er zeigt nicht, wie innerlich Grauen ihn

Ein Teil der Hochseeflotte in Staffelformation



Kleiner Kreuzer H M S „Birmingham“ im Feuer der deutschen Linie



Admiral Jellicoe besteigt die Brücke auf seinem Flaggschiff

schüttelt. Sie müssen doch schießen! Feuer, Schnellfeuer, auf die schrecklichen Gegner, die er nicht sieht. Stöhnt nicht, Kameraden! John möchte helfen, doch ihn hält die Pflicht auf seinen Platz gebannt. Warum nur, warum kommt denn kein Befehl ans Geschütz? Was hat —?

Eine krachende Flammenwand, erstickende Hitze, ein Pfeifen und gräßlich klingende Schläge von Stahl auf Stahl. John Cornwell, vom Druck des Treffers gegen das Rohr geschmettert, stürzt heftig nieder. Für Sekunden geblendet und schier bewußtlos. Ohne Gedanken, hustend im Pulvergas, quält er sich hoch. Betastet die Beine. Er kann ja stehen. Den Kopf. Die Hörer sind fest an den Ohren. Was war, Kameraden? Es ist so leer um ihn her. Seine Augen begreifen — er zerpreßt einen Aufschrei. Alle sind tot!! Zwei fehlen ganz, und dort liegt einer, und da ein Klumpen blutiger Leiber. Ein Knäuel von Körpern, Armen und Beinen. Wer das, wer dieses? Zerstampfte Menschen, und Blut, so viel Blut! Kameraden und Freunde, Bob, Frederick und Arthur — —!

Tränen laufen ihm aus den Augen. Weg damit, weg! Das ist nur der Rauch. John Cornwell ist doch ein Mann. Er wird jetzt richten, wird allein abfeuern. Wo ist denn das feindliche Schiff? Achteraus tobt der Donner! Hier ist nichts zu sehen. Einerlei, er muß bleiben. Hier ist sein Platz. Wie sagte heute der Kommandant? Er wiederholte Lord Nelsons Signal: „England expects that every

man will do his duty." Ja, England erwartet, daß jeder Mann auf seinem Posten ist!

Sein Gesicht ist so naß. Er fährt mit der Hand darüber. Blut. Verwundet? Er hat nichts gespürt im betäubenden Einschlag der letzten Granate. Nicht schlimm, er kann noch, er kann noch richten. Was brennt so im Leib? Oh, es schmerzt sehr, ich falle. Nein, John steht. Ist Richtkanonier. Backbord erstes Geschütz. Mit verzerrtem Gesicht, die Hände ans Richtgerät geklammert, dreht sich der junge Seekadett mühsam um. „. . . do his duty!" Die Pflicht erfüllen, das will er. Sein Auge sucht Brücke und Feuerleitung, den Kommandanten. Er begreift nicht mehr, was geschehen ist. Alles mittschiffs ein qualmender Berg von Trümmern. Flammenzungen brechen hervor. Und „Chester" zittert wie unter Schlägen mächtiger Keulen. Treffer nach Treffer schüttelt das Schiff. John steht und starrt. Wieder schwirren Splitter. Ein ganz heller Ton. Er spürt einen Schlag vor die Brust und taumelt. Halb hängend am Rohr des Geschützes sucht er sich wieder emporzurichten. Richtkanonier! John Cornwell will schreien, der Schmerz ist so schlimm. Doch er schweigt und horcht. Ein Befehl kann kommen. Sein Geschütz ist noch heil!

Da wird es unheimlich still, so still, daß er die Bugwelle hört. Und so dunkel auf einmal, als sei plötzlich Nacht. Ist der Kampf — —?

Ja, der Kampf ist aus, braver Midshipman Cornwell. Der kurze Kampf deines jungen Lebens,

den du dir so anders gedacht hast, ist aus. Und du, Richtkanonier, bist tapfer gestorben für England — —

Ein letzter Treffer aufs Vorschiff der „Chester" hat John Travers Cornwell vom Posten der Pflicht enthoben.

Glück im Unglück hat der Beobachtungsoffizier auf der achteren Plattform, die sich hinter den Schornsteinen ein paar Meter über Deck erhebt. Zwei Volltreffer schlagen das Podest in Stücke und schleudern den in der Mitte stehenden zentnerschweren Entfernungsmesser weit über Bord. Nur das winzige Stückchen des Standes, das der Offizier mit den Füßen bedeckt, bleibt heil, und er selbst verschont bis auf ein paar leichte Brandwunden.

Zwanzig bange Minuten dauert die atemlose Flucht, bis „Chester" frei ist, von achtzehn Volltreffern durchlöchert und von fünf Bränden umflackert. Nur die schnellen Maschinen retten das Schiff. Kaum zu glauben, daß sie an keiner Stelle beschädigt wurden in diesem Trommelfeuer auf Kernschußweite. Die Ingenieure und Heizer lächeln sich zu. Die schwarze Katze, die schon lange bei ihnen im heißen Maschinenraum lebt, ihr Glücksbringer, hat es geschafft — —

„Chester" ist frei. Der unselige Kreuzer befindet sich hinter starkem Schutz. Weit hinter den Doppeltürmen, die jetzt ihre Donnersprache reden, kann der Kleine Kreuzer, endlich geborgen, die traurige Arbeit

des Aufräumens beginnen. Klar Deck von Trümmern und vielen Toten — —

Es ist das Geschwader des Admiral Hood, dem der Kleine Kreuzer „Chester“ angehört. The Third Battle Cruiser Squadron, drittes Schlachtkreuzergeschwader.

Admiral Horace Hood mit den drei schnellen Schlachtkreuzern „Invincible“, „Inflexible“ und „Indomitable“, mit zwei Kleinen Kreuzern und vier Zerstörern, der um fünf Uhr auf den Befehl des Commander-in-Chief sofort freudig seine Stellung auf dem Ostflügel der Grand Fleet verlassen hat, um mit der Höchstfahrt von 25 Meilen zu Admiral Beatty vorzustoßen, hat auf seinem Flaggschiff „Invincible“ bis 6 Uhr 40 von der Annäherung der Fronten und dem Geschützkampf, dessen Zentrum die Schlachtkreuzer Hippers bilden, nichts gehört und nichts gesehen. Infolge der zwischen den englischen Flaggschiffen bestehenden Besteckfehler läuft er, ohne es zu ahnen, fast zwanzig Seemeilen zu weit östlich von der Richtung auf Beattys Geschwader, das er auf diesem Kurs gar nicht treffen kann.

Hätte er „Chester“ nicht als Vorhut fünf Meilen weiter westlich postiert, so wäre wahrscheinlich sein Geschwader am Schauplatz der Schlacht vorbeigezogen, um sich bei Eintritt der Dunkelheit im Rücken der deutschen Flotte wiederzufinden. So schlecht ist die Sicht nach Westen hinüber und so sehr dämpft vor allem der dunstige Wall den Donner

der drüben tobenden Kämpfe. Nur „Chesters“ unfreiwilliger Vorstoß gegen die deutsche II. A. G., mit so schweren Opfern bezahlt, verhindert, daß dieses wertvolle englische Geschwader fehlstößt ins Leere.

Admiral Hood biegt um 6 Uhr 40, als er aus Westen Schüsse vernimmt, sofort in diese Richtung ab und stürmt kampfbereit und zu wuchtigem Schlagen entschlossen, dem Schall entgegen.

„Chester“ hat Beattys Geschwader erreicht, das sich drüben, noch nicht erkennbar, mit den Deutschen herumschlägt. Da meldet Hood bereits ein Funkspruch von „Chester“, daß feindliche Kräfte im Westen anlaufen — kein Wort von Beatty — und gleich darauf erscheint „Chester“ selbst in windender Fahrt in seinem Gesichtsfeld.

Der Kleine Kreuzer sieht abscheulich zerhackt aus! Was seine „Chester“ ausgehalten hat, wird Horace Hood dem Gegner gleich doppelt heimzahlen.

Bei der hohen Geschwindigkeit steht er sehr bald zwischen „Chester“ und ihren Verfolgern, und sieht, schemenhaft undeutlich, die vier Kreuzer im Westen auftauchen, die von seinem Geschwader noch nicht eine Mastspitze entdecken können. Der Ausguck auf seinen mächtigen Schiffen sitzt höher als die Beobachter der deutschen Kleinen Kreuzer, und die Sicht ist von Ost nach West erheblich besser als umgekehrt.

Sofort nimmt Hood die Gegner aufs Korn. Er hat dreimal acht Türme Zwölfzollkanonen! Südwestlich hinter den Kleinen Kreuzern sieht er von Zeit zu Zeit auch die Silhouetten weit größerer

Schiffe, aus denen Blitze nordwestwärts zucken. Aus Nordwesten kommt das britische Gros! So müssen das deutsche Schlachtkreuzer sein. Oder Linienschiffe.

Admiral Hood verteilt sein Feuer auf beide Gruppen und gibt den Befehl zum Eröffnen.

Auf den drei „Invincibles" dröhnen die Breitseiten los. Salven von je neun Zwölfzollgranaten brausen im Bogen über den Dunst und stiften Unruhe, wo sie landen, — Geschosse unsichtbarer Gegner.

Flüchtig, für Augenblicke, sind die Buge und Blitze seiner drei Riesen den Deutschen sichtbar. Ein paar helle Streifen zerpflügter Gischt, dahinter kantige dunkle Schatten und, verschwommen umrissen, Brücken und Maste. Dann ist alles wieder graubraun verwischt und nur der Donner verborgener Türme, tief rollender Ton der Panzerbässe, dringt durch das Lärmen der eigenen Salven von Hipper, die in der nächsten Umgebung der Kleinen Kreuzer brüllen.

„Invincible"
„Inflexible"
„Indomitable"
„Unbesiegbar" —
„Unbeugsam" — —
„Unzähmbar" — — —

Sehr stolze Namen hat Seelord John Arbuthnot Fisher, dem Deutschlands Flotte so „unerwünscht" war, daß er sie schon mitten im Frieden vertilgen wollte, den besten Schlachtkreuzern der englischen

Flotte gegeben. Lord „Jackie“ Fisher, dem Englands Navy die kampfstärksten ihrer Schiffe verdankt.

Er hat schon einmal diese schnellen Schlachtkreuzer zum Kampf gegen Germans eingesetzt, der Feuerkopf Fisher. Schickte ein paar dieser Schiffe nach Falkland. Bei den Falklandinseln schoß Admiral Sturdee, Sir Doveton Sturdee, der heute auf „Benbow“ das IV. Geschwader im Gros der Grand Fleet befehligt, die kleine, beispiellos tapfer fechtende Auslandsflotte des Grafen Spee in den Grund. „Invincible“ zerschlug aus unerreichbarer Ferne mit schwerstem Geschütz die schwächeren Schiffe des Deutschen vollständig. „Inflexible“ half mit gleichem Kaliber. Und der greise Lord Fisher, der in London die Nachricht empfing, strahlte vor Freude. „Unbesiegbare Schiffe, die gar nichts fürchten und auch nichts auf der Welt zu fürchten brauchen!“

Nur wenige Wunden konnten die todgeweihten Schiffe des Admiral Spee, die Admiral Cradocks Geschwader bei Coronel glänzend besiegten, vor ihrem Tod der fernen „Invincible“ schlagen. Aber: nichts stärkte mehr als der bittere Verlust der Seeschlacht bei Falkland den besten Kämpfergeist in der deutschen Flotte, Lord Fisher!

Die drei Großen von Hood schießen schnell und sicher. Die deutschen Kreuzer der II. A. G. müssen ihren Salven sofort ausweichen, und wenden in hoher Fahrt vom Feind, um in den Schutz der eigenen Schlachtkreuzer zu gelangen. 30 Zentimeter sind ein Kaliber, das sie nicht lange vertragen können.

„Elbing“ und „Frankfurt“ jagen Torpedos gegen den neuen Feind im Nordosten und beginnen hinter sich Nebelschleier zu legen.

Wie verwüstend Volltreffer der schweren Artillerie bei Kleinen Kreuzern wirken, zeigt sich zweimal in den nächsten Minuten. Ein Geschoß trifft „Pillau“ schon während der Wendung nach Süden. In einem verhängnisvollen Bogen schlägt die schwere Granate, Kommandobrücke, Kartenhaus und Funkstation zerstörend, durch den vorderen Schornstein bis zu den Kesseln hinab. Vier fallen aus. Ein paar Mann brechen sterbend zusammen, und eine ganze Reihe sind verwundet. Die Geschwindigkeit fällt um mehrere Meilen, doch der Kommandant kann sein Schiff unter künstlichem Nebel noch rechtzeitig aus dem gefährlichen Feuerstrich ziehen.

Weit schwerer verletzt der Engländer „Wiesbaden“. Ein tief eindringender Treffer zersprengt die Maschinen. Nur wenige Meilen südlich des Gegners kommt das Schiff zum Stillstand. Das schlimmste Los für ein Schiff: bewegungsunfähig zu werden im Angesicht überlegener Feinde.

„Frankfurt“, „Elbing“ und „Pillau“ entkommen ohne weitere Wunden. An die Schlachtkreuzer können sie nicht anschließen, denn rings um diese liegt noch schwereres Feuer, und Hipper beginnt gerade abzudrehen. So laufen die drei von seinem östlichen Flügel nach Süden.

„Wiesbaden“ muß hilflos Entlastung abwarten, einem gütigen Geschick vertrauen. Wird die Ent-

lastung noch zeitig kommen? Es sieht recht finster aus. Wohl keine Hoffnung. Wenn auch die gewaltigen Salven von Admiral Hood, der seine Aufmerksamkeit jetzt mehr auf die deutschen Schlachtkreuzer richtet, sich von „Wiesbaden" entfernen, ist die Lage des Schiffs verzweifelt, denn auch aus Norden und Westen fällt Geschoß auf Geschoß in die Nähe des Wracks. Des Wracks? Nein, ein Wrack ist „Wiesbaden" nicht, doch ein Kleiner Kreuzer, der bewegungsunfähig in solche Feuerfalle zwischen Großkampfschiffe gerät, ist nicht mehr fern davon, ein Wrack zu werden.

Erschüttert empfängt Admiral Boedicker die trübe Meldung: „Beide Maschinen unklar, Schiff manövrierunfähig." Sofort schickt er Befehl an den Führerkreuzer „Regensburg": Torpedoboot nach „Wiesbaden" senden. In Schlepp nehmen!

Furchtbares Gefühl für Kommandant und Besatzung, wenn das Schiff plötzlich lahm wird und nach ein paar zitternden Rucken, die es wie Verzweiflung durchschütteln, langsam die Fahrt ausläuft und still wird.

Wie auf ein Kommando entsteht ein wildes Kampfgetümmel im Brennpunkt des Feuers der so plötzlich in der bisher freien Flanke erschienenen schweren Gegner aus Osten. Von drei Seiten schlägt Feuer um Hippers Fünf und die Kleinen Kreuzer zusammen. Und „Wiesbaden" liegt unbeweglich inmitten der trommelnden Salven! Sie feuert tapfer aus allen Rohren, die auf den Feind gerichtet

werden können. Aber die Zahl der Gegner vermehrt sich ständig.

Torpedoboote der deutschen Aufklärungsgruppe, der 12. Halbflottille, der IX. und II. Flottille, preschen vor nach Nordosten und feuern, um von den Kreuzern abzulenken, ihre langen Geschosse auf die „Invincibles". Hier wiederholt sich der Hexenkessel vom Nachmittag, das tolle Kreuzen und Fechten im Niemandsmeer zwischen Großen. Beispiele größten Muts und schneidigen Angriffsgeistes beweisen sie wieder, die kleinen empfindlichen deutschen Boote, und die der Engländer, die hinter den Riesen des Hoodschen Geschwaders vorbrechen. Kreuzer „Regensburg", auf dem Kommodore Heinrich, der II. Führer der Torpedoboote, die Bewegungen seiner Flottillen leitet, wirft Salven zwischen die Gegner.

Wohl gelingt es den britischen Zerstörern, „Shark", „Acasta", „Ophelia" und „Christopher", die Schlachtkreuzer Hoods vor allzu bedrohlichem Nahangriff zu schützen, doch müssen sie harten Blutzoll entrichten. „Shark" und „Acasta", die ebenfalls Torpedos feuern, in Richtung auf Hipper, schlagen sich ganz besonders steifnackig. Geschosse von „Regensburg" hauen auf „Shark" das Ruder entzwei, und kleine Granaten der deutschen Boote fegen fortgesetzt über Deck und fetzen Stück für Stück von den Aufbauten ab. Eine schwere Granate aufs Vorschiff zerreißt die Bedienung der Bugkanone und schleudert das ganze Geschütz über Bord. Die Ölzuleitungen sind zerbrochen und die Maschinen ar-

beiten nur noch schwach. „Acasta“ sieht, daß „Shark“ nicht mehr weiter kann und läuft längsseit. Das Angebot ihres Kommandanten, „Shark“ in Schlepp zu nehmen, lehnt Commander Jones, der kaltblütig dem Ende entgegensieht, kurz ab, fast grob. „Weg, weg! Ihr braucht nicht auch noch unseretwegen zu sinken! Schlepp kommt nicht in Frage,“ ruft er hinüber, und gibt Befehl, die Rettungsboote klarzumachen. Zwecklos. Die Boote sind nur noch Kleinholz. Wieder pfeifen leichte Granaten in rasender Folge über das Deck der „Shark“, aus den Geschützen von zwei deutschen Booten, die im Abdrehen dicht an dem Engländer vorbeilaufen. Entlastend für „Shark“ tritt der Kleine Kreuzer „Canterbury“ auf, der Hoods Geschwader weit vorgeeilt ist und nun aus Süden eingreifen kann. Auch er empfängt ein paar Proben der Deutschen.

Die ganze Zeit hat Commander Jones, dem ein Splitter den Fuß zerschmettert hat, mit drei Mann das letzte Geschütz seiner „Shark“ bedient. Bis ihn eine Granate, die nicht detoniert, das linke Bein glatt vom Leibe abtrennt. Da hat Captain Jones nur noch eine Sorge: Die Flagge! Sie weht nicht ordentlich aus. Man sieht nur das Weiße! „Macht klar die Flagge!“ Ein Mann entert auf und wickelt die Flagge, die sich verfangen hat, los. Jones lächelt, dann wird es ihm schwarz vor den Augen —

Ein deutscher Torpedo rast heran und faßt „Shark“ in der Mitte. Der Todeshieb für den kleinen „Hai“.

Auf zwei Flöße gleiten die letzten der „Shark", fünfzehn Mann von neunzig, und hieven den tapferen Captain mit hinüber, der nur an die wehende Flagge denkt. Die furchtbare Wunde löscht bald sein Leben. Captain Jones ist wie ein Ritter gestorben.

Sechs Mann der „Shark", an die winzigen Flöße geklammert, vermögen sich über Wasser zu halten. Sie werden spät abends von einem Dampfer geborgen.

Der Zerstörer „Acasta" bleibt nach seinem Umweg zu „Shark" noch eine Weile dem Feuer der deutschen Boote und Kreuzer ausgesetzt. Tapfer trägt er einen Angriff gegen „Lützow", die er soeben gut ausmachen kann, trotz schweren Feuers der deutschen Batterien bis auf 4000 Meter heran, und feuert einen Torpedo gegen das Flaggschiff. Der Schuß geht fehl und „Acasta" muß, von den 15ern furchtbar zugerichtet, in höchster Fahrt ablaufen. Mit zerschossenen Dampfrohren und ohne Ruder bleibt der Zerstörer bald im Osten des kämpfenden Knäuels zurück und quält sich nachher nur noch langsam weiter. Er gerät später in den Schwarm der Zerstörerflottillen, die sich vor der Spitze der Grand Fleet sammeln, auf ihrem Vormarsch nach Südsüdost, und kann in der Nacht, von deutschen Schiffen nicht mehr bemerkt, schachmatt aus dem Schlachtbereich schleichen. Erst am übernächsten Abend erreicht „Acasta", von einem anderen Zerstörer mühsam Meile um Meile geschleppt, den Hafen von Aberdeen.

Admiral Hood hat sich, das Gefecht der Kleinen kaum beachtend, nordwestwärts gewendet. Er will

am Kampf der Großen teilnehmen. In weitem Bogen zeigen ihm Mündungsfeuer den Weg zum Hauptplatz der Schlacht. Ein Befehl von Beatty, dem Chef der gesamten Kreuzerflotte, wird aufgenommen: Hood soll sich seinem Geschwader anhängen. Hood hält scharf Ausblick und sucht nach der taktisch günstigsten Lage.

Die Stauchung, die beim Heranschließen der Ersten Aufklärungsgruppe unter Beatty sogleich vor dem äußersten westlichen Flügel in der Vorhut der Grand Fleet entsteht, wirft Zerstörerflottillen, Kreuzergeschwader und Panzerkreuzer in ein bedrohliches Durcheinander. Erst allmählich können die Geschwader und Flottillen sich wieder sammeln und nach verschiedenen Richtungen, zum Teil unter Umwegen, die die Entwicklung des Ganzen verzögern, auf ihre Gefechtspositionen eilen.

Hoch aus Nordwesten schon gewinnt Admiral Arbuthnot, der Führer des I. Panzerkreuzergeschwaders, durch die sich ballende Masse der kreuzenden Schiffe freien Ausblick auf die Kreuzer der deutschen II. A. G., die, südöstlich von ihm, ihr Feuer nach Nordost und Osten richten, nicht erkennbar, auf welche Ziele.

Um sich aus den wendenden, staffelnden und drängenden Gruppen zu lösen, legt er sein Flaggschiff „Defence“ und „Warrior“ auf östlichen Kurs und läßt die Rohre auf „Wiesbaden“ richten, die

am nächsten der britischen Front läuft, als bereite sie einen Torpedoangriff vor.

„Green 80 — open fire! Ship interval 12 seconds!" „Salvenabstand 12 Sekunden. Die Schiffe abwechselnd feuern!"

„Auf achtzig Grad von rechts voraus" feuert er Salven der Breitseiten Steuerbord. Je drei Salven lassen „Defence" und „Warrior" los, die alle erheblich zu kurz liegen, bei einer Entfernung von ungefähr 12 Kilometern. Sir Arbuthnots Entfernungsmesser haben sich im Abstand verschätzt. Er muß näher heran. Diese großartige Gelegenheit, einen Feind zu vernichten, der auf dem dunstigen Schlachtfeld so gut zu sehen ist und auf einmal so merkwürdig langsame Fahrt macht, darf er keinesfalls verpassen. Ohne zu überlegen, wie all die anderen kämpfenden Gruppen zu seinem Geschwader stehen, stürzt er, full speed befehlend, auf Südkurs vorwärts. Er achtet nur auf die von Steuerbord im flachen Bogen ansteuernden Schlachtkreuzer Beattys, die sich der Mitte der Vorhut nähern. In Sorge, daß sie ihm Sicht und Ziel auf den eben entdeckten Gegner abschneiden, jagt er in nur geringem Abstand vor dem Bug des führenden „Lion" durch. Mit „Defence", „Warrior" und „Black Prince". Der vierte Panzerkreuzer seines Geschwaders, „Duke of Edinburgh", bleibt hinter dem Rauchstrich, den die Schlachtkreuzer ziehen, zurück.

In scharfer Fahrt eröffnet Arbuthnot von neuem Feuer auf die Kleinen Kreuzer der II. A. G., die er

jetzt an Backbord voraus hat. Sie laufen sehr schnell, und drei sind sogleich in Nebelwolken verschwunden, noch bevor er einen Treffer erzielen kann. Aber den vierten, der da so unverschämt ruhig herankommt, den muß er zerstören.

„Defence“ und „Warrior“ überfallen „Wiesbaden“, die plötzlich stilliegt, mit heftigen Salven. Kann Arbuthnot wissen, daß dieser Kreuzer bereits eine schwere innere Wunde trägt, die schwerste für ein Schiff, das kämpfen will? „Wiesbaden“ erwidert lebhaft, doch nur aus wenigen Rohren, und Arbuthnots drei rücken näher und näher, mit vielen noch frischen Geschützen.

„Wiesbaden“ trägt schon mehr als eine Wunde. In den wenigen Minuten, seit sie durch Hoods Treffer hilflos zum Stillstand kam, haben Geschosse verschiedener Größen ihr böse blutige Verluste gebracht. Und nun vermehren drei Panzerkreuzer noch diesen erbarmungslosen Hagel!

„Wiesbaden“ kämpft einen schrecklichen Kampf. Geschütz nach Geschütz ist ausgefallen, und im irrsinnigen Krachen krepierender Granaten, die auf das reglose Schiff niederdreschen, sterben die Männer reihenweise, wie hingemäht. Der Kommandant, Fregattenkapitän Reiß, und viele andere sind schon gefallen. In einer wunderbaren Haltung erfüllen alle, die noch leben, ihre harte Pflicht. Offiziere und Mannschaft. Inmitten des Tobens todverspritzender

Splitter laden und feuern sie, laden und feuern. Und immer weniger werden sie, immer weniger Geschütze.

Die Heizer löschen die Feuer. Sie klettern an Deck, denn unten ist Hölle, wo sie nur Krachen und Bersten hören und endloses Prasseln zerfetzten Eisens. Sie müssen sehen, was oben geschieht. Ihr Mühen um Dampf ist nutzlos geworden, und umsonst sind unten Kameraden gestorben, verbrüht und verbrannt. Vielleicht gibt es Rettung. Sie taumeln die eisernen Stufen empor. In den ersten Atemzug kühlerer Luft, der sie befreien soll aus Glut und Gestank des grausam verwüsteten Heizraums, schlägt der Tod. Zermalmte Leiber bleiben auf Treppen, in Schächten hängen, stürzen ins Dunkle. Nicht ein Licht mehr brennt unter Deck, wo auch der Tod haust, in jeder Gestalt.

Unerbittlich hauen die Treffer von „Warrior" und „Defence" und andere schwerste Kaliber wieder und wieder auf das unglückliche Schiff, das über Wasser einem durch Brand und Erdbeben zerstörten Haus gleicht. Nur Gefechtsturm und Kommandobrücke stehen noch aufrecht. Stumm liegen Tote über das ganze Deck verstreut, Sterbende wälzen sich in Winkel. Neue Granaten schleudern Tote und Lebende in die See. Blut rieselt über die Eisenplatten und Blut besprengt die Geschütze und die feuernden Männer. Wassergüsse wuchten dazwischen aus niederbrechenden Riesensäulen. Grotesk verbogen, zerbrochen, spreizen sich Stengen und Spiere, Rohre und Drähte über den schwelenden Schutt

der zusammengeschossenen Aufbauten. Stickig schwarzer Brandrauch, grüngelbes Granatgas, lagern wie düstere Leichentücher über Sterbenden, Schwerverletzten in dem langen Trümmerhaufen vom Bug bis zum Heck, den immer neue Geschosse aufwühlen wie gierige Finger, die in Abfällen nach Schätzen klauben. Grauenhaftes Gesicht des Gemetzels auf dem fast wehrlosen Schiff. Wie Gräber die gähnenden Löcher im Deck. Gräber die finsteren Räume tief unten, in denen, von Gas und Wasser umlauert, irre Hände nach Riegeln greifen, um mit letzten Kräften Türen zu öffnen, die tückische Sprengstücke tödlich verrammeln.

Und an den heißgeschossenen Rohren, hinter verbogenen zerlöcherten Schilden, auf die immerfort stählerne Fäuste trommeln, stehen Helden und feuern. Laden und feuern. Laden, feuern und fallen. Und immer noch sind ein paar da, die, entstellt wie Gespenster, laden und feuern. Helden schaffen Geschosse herbei aus den Kammern, die in der nächsten Sekunde zum alles verschlingenden Vulkan werden können. Helden feuern, für Deutschland kämpfend, an wenigen Rohren. „Wiesbaden" wehrt sich gegen erdrückende Stöße von Stahl.

„Defence" und „Warrior" und größere unsichtbare Gegner haben das reglose Schiff im Ziel, als hänge der Sieg in der Seeschlacht von über zweihundert Schiffen nur an der Vernichtung des einen Kreuzers — —

*

Als Jellicoes Flaggensignal zum Entwickeln nach Backbord durch die Kolonnen der Grand Fleet eilt, atmen die Kommandanten der Linienschiffe des westlichen Flügels erleichtert auf. Eine Viertelstunde schon haben sie sich mit wachsender Sorge die Köpfe zerbrochen über das unverständliche Beibehalten der schwer manövrierbaren Marschformation. Mehrmals bereits sind bedenklich nahe Salven aus Süden vor den Schiffen der vierten, fünften und sechsten Division eingefallen. Kein Gegner erkennbar, nur seine Mündungsfeuer am südlichen Himmelsrand. Aber deutliche Zeichen, daß er die Fühlung schon herstellt.

Die Artillerieoffiziere sind von Unruhe erfaßt, und nicht erbaut, noch tatenlos warten zu müssen. Fehlen auch noch feste Anhaltspunkte, so könnten sie doch schon mit ersten Salven den fernen Mündungsfeuern entgegentasten. Sicher ist eins: Die Grand Fleet läuft dicht vor dem Feind!

Nur zu gern folgen die Geschwaderführer dem Signal zum „deployment" nach Osten, denn in der Vorhut bemerken sie Stocken und Unsicherheit. Sie schwenken sofort nach Backbord ein, um möglichst schnell die Kiellinie herzustellen. So sind sie bald frei zur Angriffsbewegung.

Angestrengt forschen die Augen der Beobachter, in den Türmen und Marsen. Schon will es scheinen, als schälten sich hinter den Flocken der feindlichen Mündungsfeuer die großen Schiffe der Deutschen hellgrau aus dem Schleier. Schon will eine Aus-

sicht, den Feind zu erreichen, sich bieten, da schwindet sie wieder! Von Südwest im Bogen andampfend schieben sich die Schlachtkreuzer, gefolgt von den leichten Kräften und den vier Queens, qualmend vor die Breitseiten der gerade einschwenkenden Linienschiffe, und fort ist die schon sowieso flimmerig trügende Fernsicht.

Nicht genug, daß sich die Linienschiffe in der Entwicklung beträchtlich stauchen, so daß die letzten ihre Fahrt bis auf zehn und acht Meilen drücken müssen, verdecken jetzt noch, vor dem Gegner aufkreuzend, die eigenen Aufklärungskräfte völlig den Ausblick!

Admiral Jellicoe hat sich recht spät entschieden, und eine halbe Stunde vergeht, bis die Kolonnen, zur klaren Reihe geordnet, der ersten Division unter Jerram nachfolgen können. Der Entschluß des britischen Führers, aus Ungewißheit über die Anmarschrichtung der deutschen Linie geboren, ist dennoch den Umständen nach zum Glück für das Gros ausgefallen. Trotz der unliebsamen Behinderungen ist die Entwicklung über Osten mit geringeren Gefahren verbunden als die nach Westen. In einer undurchschaubaren Lage hat Admiral Jellicoe, veranlaßt durch Rücksicht auf ein schwächeres Geschwader auf dem vermutlich zuerst in den Kampf geratenden Flügel, besonders aber gelenkt von der Vorsicht, die das Hauptmerkmal all seiner Aktionen bildet, das Rad, das die schweren Kolonnen aufrollt, nach der richtigen Seite gedreht.

Schon die ersten Salven von Süden deuten den Schiffen am westlichen Flügel an, daß der Weg nach Osten sie aus einer recht gefährlichen „Ecke" herauszieht. Und in den nächsten Minuten, da die hinteren Geschwader, Kiellinie formierend, Nordostkurs laufen, bis zum Schwenkungspunkt nach Südosten, beweist das Ausbleiben von Naheinschlägen, daß die Entfernung vom Feind gewachsen ist. Auch nur vorübergehend gewachsen, erleichtert sie sehr den Verlauf des Entwickelns.

Den Sieg erwartend, hat Konteradmiral Gaunt, der Führer der V. Linienschiffsdivision, auf seinem Flaggschiff „Colossus" ein Signal setzen lassen als Mahnung und letzten Aufruf zu scharfem Schlagen.

„Remember the traditions of the glorious first of June! Revenge Belgium!"

„Denkt an das Vermächtnis des ruhmvollen 1. Juni! Rache für Belgien!"

Morgen ist auch ein Erster Juni! Admiral Gaunt hat sich eines Tages stolzester Tradition für England erinnert. Vor hundertundzweiundzwanzig Jahren schlug ein Lord Howe in der Höhe von Brest eine Flotte Frankreichs vernichtend. Am 1. Juni. Elf Jahre später rammte ein Nelson, der wieder Frankreichs Flotte besiegte, vernichtend besiegte, den Pfeiler „Tradition" für Englands Navy fest ein.

Das Signal auf „Colossus" versteht jeder Mann und begreift: Tradition!

„Rache für Belgien" ist fehl am Platze. Dieser Ruf sagt den Matrosen der Kriegsschiffe nichts. Was soll ein britischer Seemann mit Belgien! Er hat heute nur Sinn für einen Gedanken: die deutsche Flotte vernichten! Daß das nicht schwer ist, steht bei ihm fest. „Tradition" genügt ihm als Mahnung durchaus. Denn: England beherrscht doch die Nordsee —

Beherrscht die Nordsee? Nein! Englands Flotte hat diese Herrschaft noch nicht durch den Kampf bewiesen. Das Wort Beherrschung steht vorläufig nur auf Papier. Und das Papier hängt am Pfeiler Tradition, der immer durch Taten neu gestützt werden muß!

Admiral Jellicoe kennt auch die Geschichte. Er denkt daher nicht an solche Signale — —

Sir Robert Arbuthnot begnügt sich nicht mit den Salven auf die schon fast erledigte „Wiesbaden", die er nur vier Minuten lang im Passieren, freilich mit Kernschüssen von größter Durchschlagskraft, belegt hat. Bedenkenlos kühn dampft er weiter auf Südkurs. Die hohe Fahrt trägt ihn schnell in unerwartetes Unheil.

Admiral Hipper hat nach dem kurzen Abdrehen auf Südwest bald engeren Anschluß an die Spitze des Gros erreicht und seine Schlachtkreuzer soeben wieder gegen den Feind herumgeworfen. Wie auf einen Schlag erscheinen seine mächtigen Schiffe nur drei bis vier Meilen vor Arbuthnots Kreuzern.

Nur einen Augenblick haben die Artillerieoffiziere auf „Lützow“ und „Derfflinger“ die „Defence“ für einen deutschen Kleinen Kreuzer gehalten, da sich in der graubraunen Atmosphäre die Farben des deutschen und englischen Anstrichs kaum noch unterscheiden, da bricht auch schon aus ihren Türmen ein trommelnder Feuerorkan über die Engländer herein, verstärkt durch Salven der Linienschiffe „Großer Kurfürst“, „Markgraf“, „Kaiser“ und „Kronprinz“. Keine Richtung offen, in der die Gegner entkommen können!

„Defence“ und „Warrior“ verteidigen sich tapfer, doch ihr Feuer wird schnell gedämpft, denn mit unerbittlichen Klammern haben die deutschen Salven sie gepackt. Zuerst die „Defence“. Eine Salve weit über, die zweite kurz, — die dritte mitten im Schiff. Auf einen Anhieb das ganze Deck ein Chaos von Trümmern und Toten. Noch einmal weit, und kurz, und die dritte Salve im Ziel.

Vier Minuten hat „Defence“ die „Wiesbaden“ beschossen. Vier Minuten nur liegt sie selbst in diesem Trommelfeuer aus Süden. Sofort nach dem Einschlag der zweiten Treffer birst das Schiff unter unheimlichem Druck explodierender Munition auseinander. In der ganzen Länge ein einziger grellroter Vulkan. Wie ein entwurzelter Baum stößt ein Mast durch die aufrasende Riesenrauchwolke empor und klatscht weitab ins Meer.

Noch bevor auf „Lützow“, und „Derfflinger“ die Glocken zu neuen Salven schrillen, ist Panzer-

kreuzer „Defence" gewesen. Nicht die kleinste Spur von Schiff oder Mann bleibt auf der Fläche der See zurück. Neunhundertundzwei sind für England gestorben, und ihr Admiral, der beherzt dem stärkeren Feinde die Stirn bot. Unsichtbar legt sich das Kreuz der Kriegerehre über das Grab des Panzerkreuzers „Defence".

Auf „Lion" und „Tiger" ruft die Besatzung begeistert Three Cheers. Ein dreifaches Hoch — sie glauben ein deutsches Schiff vernichtet.

Achtzig, hundert Schiffe der beiden Flotten, die im schwach rötlich durchleuchteten Dunst des fallenden Abends sonst kaum noch Freund und Feind unterscheiden, sehen und hören das schaurige Schauspiel eines Schiffstods in Sekunden. Die grelle Flammenwand, das schwarze Qualmdach, den dumpfen Schlag, der auf Meilen die Oberfläche des Meeres durchzittert.

Auf dem dritten Kreuzer, höher im Norden, bricht Feuer aus. Er steht unweit von „Lion". Granaten aus anderen Türmen der Fünf unter Hipper, die sich noch immer mit Beattys Geschwader schlagen, mögen „Black Prince" getroffen haben. Leuchtend im flackernden Brand entläuft er nordwestwärts, sich hinter den vielen Fahnen des Rauchs der Grand Fleet zu bergen.

Lähmend ist Schreck in die Männer auf „Warrior" gefahren, die jetzt denselben todfeindlich aufblitzenden Feueraugen der deutschen Türme entgegenzieht. Wohin soll „Warrior" fliehen? Überall Feinde.

Der Kommandant gibt Befehl, im Zickzack zu steuern. Wie ein lebendes Wesen im Fieberwahn wendet „Warrior" nach Steuerbord, Backbord und wieder nach Steuerbord. Noch feuern seine Kanonen, ziellos Geschosse verstreuend, aber das Ende ist unvermeidlich. So dicht liegen ums Schiff die Säulen der Salven aus Süden, als koche das Wasser in gigantischen Blasen.

Ein Volltreffer schlägt durch den Seitenpanzer, durch die Wandungen beider Maschinenräume und bohrt sich im Steuerbordraum tief durch in „Warriors" Leib, mit solcher Gewalt nach unten detonierend, daß die Splitter den Doppelboden und die Außenhaut aufreißen und neben dem Kiel, wie aus Springbrunnen steigend, Wasser dickstrahlend in den Maschinenraum hochbraust. Weitere Treffer fahren von oben fast senkrecht in diese ersten Breschen. Im Augenblick sind die Maschinenräume zu gräßlichen Sterbekammern geworden. Schnell schießt das Wasser aus den Bodenlöchern, verwundete Heizer und Ingenieure ertränkend, die vom Dampf zerschlagener Rohre verbrüht und betäubt zusammenbrechen. Wie gehetzte Tiere zwängen ein paar noch sich blutend durch ein Granatloch an Deck. Und die unbeschädigt gebliebenen Maschinen schlagen im Takt die Kolben durch salziges Wasser, in dem die toten Menschen wirbelnd treiben. Die Maschinen stampfen, als fühlten sie, das nur von ihnen allein für „Warrior" Rettung kommen kann. Es ist der Führung gelungen, das Schiff nach Norden zu wenden, und die Maschi-

nen arbeiten weiter, beginnen aber bereits nachzulassen. Von Salven umhagelt läuft „Warrior" ums Letzte.

„Warrior" wird sterben, — verurteiltes Schiff. Vom Abgrund des Todes reißt es ein blinder Zufall zurück — —

„Barham", „Valiant", „Warspite" und „Malaya", die Queens, sind den Schlachtkreuzern im Abstand von zwei bis drei Meilen gefolgt. Rechtzeitig beobachtet Admiral Evan-Thomas an der Bewegung des westlichen Flügels der Grand Fleet und ihrer Vorhut, daß es die Unklarheit nur steigern und Nachteile für die Linienschiffe bringen muß, wenn auch er mit seinen vier Großen dem ungestüm einkurvenden Beatty folgt. Zwar gehört sein Geschwader für den Fall geschlossener Aktion mit den Schlachtkreuzern zusammen vor die Spitze des Gros, doch ist seine Entscheidung, zurückzubleiben, wohl überlegt und der Gesamtlage nach die klügste.

Als er im Begriff ist, sich dem Westflügel anzuschließen, überrascht ihn heftiges Feuer des III. deutschen Geschwaders. Die Spitzenschiffe, Division 5, hat Admiral Behncke bereits, zur Unterstützung Hippers der Richtung des Hauptangriffs folgend, im leichten Bogen nordostwärts vorgeführt, und feuert mit Hipper zusammen auf die britischen Schlachtkreuzer, auf die Kreuzer der Vorhut und höher hinauf, wo als schwache Schemen englische Linienschiffe für kurze Momente erscheinen.

Das Feuer, das die Division 6, die zweite im Spitzengeschwader, überraschend auf Thomas „Elisabeths“ wirft, kann nicht sehr genau liegen, denn die Sicht auf die Gegner ist äußerst mäßig.

„Warspite“ wird von „Kaiserin“ in die Ruderleitung getroffen. Ein Schuß, der ungewöhnliche Folgen hat.

Die Granate keilt das Ruderblatt des Schiffes in der Stellung hart Steuerbord fest, so daß „Warspite“ nicht Linie halten kann und unfreiwillig einen Kreislauf beginnt, der das Schiff den aufkommenden Deutschen noch näher bringt. Von äußerster Gefahr bedroht, die allein dadurch gemindert wird, daß die Deutschen die „Queens“ nur recht unklar im Ziel behalten können, ist Phillpotts, der Kommandant der „Warspite“, besonnen genug, sich der Zwangslage anzupassen. Er erhöht noch die Fahrt, um den Kreis so schnell wie möglich zu vollenden und so die Distanz vom Feind, die nur 9000 Meter beträgt, wieder zu vergrößern. Sein Manöver, das auf die Deutschen verblüffend wirkt, zieht die Aufmerksamkeit weiterer Linienschiffe und damit gesteigertes Feuer auf „Warspite“. Das Pech dieses Schiffes wird zur Rettung für den Kreuzer „Warrior“, der brennend, mit versagenden Maschinen, im nächsten Augenblick das sichere Opfer der Großkampfschiffe geworden wäre. Die Deutschen legen ihr Feuer sofort um auf die stärkere „Warspite“.

Die Besatzung der „Warspite“ erlebt sehr beklemmende Minuten. Der Ruderschaden ist auch

mit den wildesten Anstrengungen nicht leicht zu beheben, und das Schiff gezwungen, noch einen zweiten vollständigen Kreis zu schlagen! Einen Kreis, in dessen Schutz sich „Warrior" endgültig der Sicht der Deutschen entzieht. Es gelingt dem fast erledigten Panzerkreuzer, sich nordwestwärts aus dem Feuerbereich zu winden. Für „Warspite" aber soll der zweite Kreis noch folgenschwer werden. Neue Treffer entfachen Brände an Bord. In all dem unverdienten Malheur wird schließlich der Brandrauch noch „Warspite" zum Retter vor der Vernichtung. Hinter einem dicken Qualmkranz versteckt, kann auch dieses Schiff aus dem Gefechtsfeld entkommen.

So lange haben die Kreise „Warspite" im Bereich der Deutschen gehalten, daß bei Scheers schneller Fahrt nach Norden noch ein halb Dutzend Schiffe der Liniendivisionen auf den starken Engländer feuern können. Nach dem III. Geschwader das Flottenflaggschiff, „Friedrich der Große", dann „Ostfriesland", „Thüringen", „Helgoland", bis zu „Oldenburg", dem fünften Schiff des mittleren I. Geschwaders. So schwer ist „Warspite" mit elf Volltreffern beschädigt, daß Admiral Thomas das Schiff aus seinem Verband entlassen muß, da es Kämpfe in diesem Zustand nicht mehr durchhalten würde. Das zerschossene Heck sackt so tief ab, daß die Maschinen nur noch mittlere Geschwindigkeit laufen dürfen, soll nicht bei höherer Fahrt der Sog das Wasser durch die Lecks bis in die Maschinen ziehen.

Wieder ein Gegner ausgefallen, einer der stärksten, von den stolzen „Queens". „Warspite" setzt Kurs auf England ab.

Mit den drei andern Linienschiffen kann Admiral Thomas sich hinter das Schlußschiff „Agincourt" ans Gros anhängen und ist damit dem deutschen Feuerbereich schon fast entrückt.

So ist der Westflügel für die Grand Fleet, noch bevor sie sich voll entwickeln kann, zu einer recht stürmischen Ecke geworden. „A windy corner it was — indeed!"

Irgendwo weit außer Sicht im Nordwesten flickt „Black Prince" die Wunden aus seinem sehr kurzen Gefecht. Von seinem Geschwader getrennt. Von diesem Unglücksgeschwader Admiral Arbuthnots, das Hipper und Behncke völlig zerbrochen haben. Nur „Duke of Edinburgh" ist verschont geblieben, weil er nicht mit in ihr Feuer lief. „Black Prince" gerät auf seltsame Kurse — —

In groben Strichen der Stand der Flotten um 7 Uhr 20, als „Defence" detonierend in ein Nichts zerspringt:

Jellicoes Linie, in der Entwicklung nach Backbord, formt einen Winkel, offen nach Süden. Die Spitze, der Punkt der Schwenkung, deutet genau nach Norden. Der linke Schenkel des offenen Drei-

ecks, die zum Schwenkpunkt nordostwärts vorrückenden Divisionen, ist reichlich doppelt so lang wie der rechte, an dessen Spitze „King George V." auf Südostkurs läuft. Die ganze Breite des offenen Winkels füllt dichter Dunst, der keinem Beobachter der Deutschen im Süden den Einblick und Durchblick ermöglicht. Auch die Spitze der britischen Linie liegt noch hinter undurchsichtigen Streifen. Am Südrand des Dunstwalls, ihn noch verdichtend, zieht Admiral Beatty mit seinen Schlachtkreuzern entlang, in Richtung Nordost zur Spitze des rechten Schenkels, vor die er gleich einzuschwenken gedenkt.

Die Streitmacht Scheers stößt von Süden herauf. Sie bildet einen etwas gebogenen Speer, dessen Spitze nordostwärts gerichtet ist. Wie das verbreiterte eiserne Blatt des Speers liegen die fünf Schlachtkreuzer unter Admiral Hipper gestaffelt vornan. Eine Meile achteraus „von der Tann" beginnt mit „König" der lange Schaft dieses Speeres, das deutsche Gros. Eine Linie, vom Spitzenschiff „König" steil nordwärts gedacht, trifft ziemlich genau auf den Schwenkpunkt des britischen Gros.

Zum linken Schenkel des britischen Winkels streben, noch durch das deutsche Feuer behindert, die Queens unter Thomas, ein Stück achteraus.

Die Schenkel des offenen Winkels im Norden, verdickt von den zahlreichen leichten Geschwadern, die sich innen und außen eng um sie gruppieren, beginnen allmählich zu einem Bogen zu werden.

Zwischen den Fronten, dem sich rundenden Winkel im Norden und dem aus Süden stoßenden Speer, liegen und irren die schwerverletzten Schiffe, deren Schicksal die letzte halbe Stunde entschied.

Der Abstand der einzelnen Gruppen der Fronten beträgt im Durchschnitt acht bis neun Meilen. Der von Hipper bis Beatty nur etwa sechs. Und nur wenige der Hunderte weitreichender Rohre können mit Wirkung ihr Schußfeld bestreichen. Noch haben die meisten keinen der zahlreichen Feinde klar sichtbar vor sich, doch muß bei der Fahrt, mit der sich die Flotten entgegenbrausen, in kürzester Frist eine neue Lage entstehen.

So ist die Stellung der Flotten um 7 Uhr 20. Und keiner der Führer, keiner hat Überblick, keiner auch nur die normale Fernsicht. Wir sehen den Aufmarsch vor uns, wie nur der Admiral aus dem Luftschiff ihn sähe — —

Indes im Vorwärtswerfen des Speeres die vorderen deutschen Linienschiffe, und die aus der Mitte, als einzige Gegner die „Queens" in Nordwest vor den Rohren haben und diese vier unter ein Feuer nehmen, das „Warspite" kampfunfähig schlagen soll, hat die Schlachtkreuzerspitze, nordostwärts gerichtet, mit allen Türmen, die schwenkbar und heil sind, sich grimmig zu wehren gegen gewaltigen Anhieb von Stahl.

Wie schon seit zweieinhalb Stunden, schlägt Admiral Hippers erprobtes Geschwader mit ungebrochenem Mut auf den Feind. Diese fünf Kämpen, vom Flaggschiff „Lützow“ bis „von der Tann“, im wahrsten Sinne die Kavallerie der Flotte, schlagen nach vorn, nach rechts und nach links mit Salven um sich, wie die Reiter eines Lützow mit Säbeln hieben. Und ihre Hiebe zeichnen Spuren auch da, wo Gegner nur spukhaft und flüchtig in ihrem Feuerbereich erscheinen.

Die Leiber der Schiffe voll blutender und brennender Narben, außerordentlich hart im Geben und Nehmen, zeigen die Fünf an Ausdauer und artilleristischem Können kaum für möglich gehaltene Leistung, in jeder Lage.

Sie müssen ihr Feuer, das scharf und sicher ist wie zu Beginn, fast über die Breite eines halben Kreises verteilen. Wohl sind sie gewöhnt, im Brennpunkt heftigsten Kampfes zu stehen, aber eins ist jetzt bitter für Admiral Hipper und bitter für seine Artillerieoffiziere: daß sie so wenige ihrer Gegner sehen können, und die wenigen selten, und dann nur sehr schwach! Aber auch im Feuer unsichtbarer Feinde fechten sie standhaft und unerschüttert.

Ihr Duell mit den vier alten Gegnern haben sie seit dem Auflaufen Beattys an die Grand Fleet fortwährend wieder aufgenommen, doch unter ungünstigen Sichtverhältnissen. Wie sehr die diesige graubraune Luft, die in den Fronten und zwischen ihnen die Gegner vor Gegnern listig verbirgt, sich

auswirkt beim Schießen, zeigt sich schon daran, daß Hipper und Beatty sich jetzt, auf wesentlich kürzeren Abstand als nachmittags, nur mit sehr wenigen Treffern erreichen und so gut wie keinen Erfolg erzielen; auch im Verhältnis der Salvenzahl nicht.

Die englischen Schlachtkreuzer feuern nur wenige Salven, obwohl sie, nördlich von Hipper laufend, jetzt die weitaus besseren Chancen haben, durch bessere Sicht. Auf dem Flaggschiff „Lion" sind alle Hände voll beschäftigt, die furchtbaren Schäden des ersten Gefechts mit Hipper zu beheben. Und Admiral Beatty drängt ungeduldig voran, zur östlichen Spitze der Grand Fleet hinüber, um, mit ihrer gewaltigen Macht im Rücken, in neuer Richtung neu und erholt auf die Germans zu stürmen. Admiral Beatty ist ein tüchtiger Kämpfer. Er wird mit Freude in vorderster Front die Attacke des Sieges eröffnen. Trotz aller Schläge, die sein Geschwader schon tragen mußte. Ob „Lion" auf dem Anmarschwege viel schießt, ist ihm wohl nicht so wichtig.

Auch „Princeß Royal" ist schweigsam geworden, während „Tiger" und „New Zealand" eine Folge von Salven gegen die deutschen Schlachtkreuzer feuern. Diese Salven regen Hipper nicht auf, und seine Türme erwidern mit Ruhe und reichlich. Aber aus anderen Rohren drückt rasend anschwellendes Salvengetrommel auf seine fünf Schiffe. Salven unsichtbarer schwerer Türme irgendwo in Nordost zu Ost.



Vorschiff von HMS „Lion" mit zwei Panzertürmen. An den aufgestellten Mannschaften wird die Größe der Geschützrohre ersichtlich Bild: Stephen Cribb



Kasematt-Treffer auf SMS „Derfflinger"



Admiral Hipper steigt im heftigen Feuer von „Lützow“ auf „G 39“ über
(Gemälde von Prof. Hans Bohrdt)



Schlachtkreuzer HMS „Invincible“, Flaggschiff des Admirals Hood
Bild: Stephen Cribb

Das müssen Linienschiffe sein, ein größerer Verband, wie sich auch aus den letzten Meldungen ergibt, die Admiral Boedicker gemacht hat.

Aus Nordwest, aus Nord und Nordost hageln Salven herunter, aus einem ganzen Gürtel feindlicher Schiffe, von denen nur, Blinkfeuern gleich, die rötlichen Mündungsblitze aus Nebeln stechen. Und aus Nordwesten stechen die Strahlen der Sonne in alle suchenden deutschen Gläser. Dunst, Gegenstrahlung und Feuer zahlreicher verborgener Gegner, die zweifellos sehr gute Sicht auf die Deutschen haben!

Aus Nordosten ist dieses Feuer am schwersten. Dagegen müssen sie Breitseiten legen. Admiral Hipper wendet auf Ost bis Südost. Selbst in bösester Lage, bedauert er vor allem das eine, daß er ein schwer zerschossenes Schiff in der Nähe nicht aus dem feindlichen Feuer befreien kann.

Admiral Hood hat doch die Torpedos, die die kleinen Boote der Deutschen, um Boedickers Kreuzer zu decken, gegen seine „Invincibles" schossen, mit besonderer Vorsicht beachten und sein Geschwader abstaffeln müssen. Sein Flaggschiff ist einem Torpedo nur knapp entgangen, ein anderer, zu tief angesetzt, ist unter „Indomitable" durchgelaufen. Sobald die Torpedos vorbei sind, hat Hood sofort wieder auf westlichen Kurs gedreht.

Ein wenig südwestlich, kaum zwei Meilen voraus, sieht er „Lion" aufdampfen und die drei anderen Schlachtkreuzer der Aufklärungsgruppe. Nach ihnen

hat er schon lange genug gespäht. Gemäß Beattys Weisung, sich vorzusetzen, schwingt er in vorzüglich genauer Wendung sein Geschwader nach Backbord herum und nimmt damit die Spitze der Schlachtkreuzergruppe. Sieben mächtige Schlachtkreuzer im Osten vereint. Der Gott des Krieges gibt ihnen Ziele, die sich ihrer kaum erwehren können.

Sofort nach der Wendung hat Hood in Südwesten fünf, sechs große Gegner in Sicht, recht günstig beleuchtet. In Sekunden sind seine zwölf Türme gerichtet und die ersten Salven heraus. Und Beattys Schiffe fallen verstärkend mit einem Dutzend Türme ein.

Hoods Feuer ist es, das Hipper aus dem verhüllten Osten so wild überschüttet und mit nur so geringer Aussicht erwidert werden kann!

Im gleichen Augenblick fast können die Beobachter auf den meisten Linienschiffen des britischen Gros die Spitze der Deutschen deutlich erkennen, die im Schein der Sonne plötzlich hervortritt, und ein Sturm von Granaten bricht auch aus Norden auf Hippers Fünf und auf „König" nieder. „Lützow" und „König", die beiden Flaggschiffe, erleben besonders böse Minuten.

—

Jäh, als werde ein Theatervorhang geöffnet, zerteilt sich querab, in Nordost, jetzt der neblige Pulverrauchschleier. „Lützow" und „Derfflinger" sehen zwischen den düsteren Kulissen des Dunstes einen

der Schlachtkreuzer Hoods auftauchen, die Konturen so klar gezeichnet, als habe es nie schlechte Sicht gegeben.

„Invincible!"

In die erste Verwunderung der Deutschen schlagen krachend hart liegende Salven von Hood und schütten mächtige Wassergüsse breit über „Lützow" und „Derfflinger" hin. Die Artillerie hält sich nicht auf mit Staunen. Schon ist die Entfernung gemessen... Nur 90 Hundert, 9000 Meter!

Die Rohre der Türme richten sich drohend auf, ein wenig nur, da sind auch schon die Kommandos heraus: „Salve — feuern!"

Vergessen ist alles ringsum: die feindlichen Salven, die unvermindert, nein, immer verstärkt und immer dichter, um die deutschen Schlachtkreuzer die See aufreißen. „Lützow" und „Derfflinger" haben wieder ein Ziel, endlich ein festes greifbares Ziel!

Und wie sie es packen! In der ersten Salve schon haben sie Treffer. In der zweiten — Treffer! Sie legen ihr altes Tempo vor: alle zwanzig Sekunden brüllt eine Salve.

Aber „Invincible" wehrt sich gewaltig, und jeden Moment kann eine Lage von ihr, von „Inflexible" und „Indomitable" eins der deutschen Schiffe verheerend fassen. Auch Admiral Hood versteht sich auf „rapid salvoes". Mit solchen Schnellsalven hat er von der ersten Minute seines Erscheinens, wenn auch anfangs verborgen, sehr wirksam geschossen.

Horace Hood steht frei auf der obersten Brücke. Dieses Fechten ist nach seinem Geschmack. Immer sind Hoods bei der Navy gewesen, ihr Name gehört zur Tradition.

„Keep up as rapidly as you can — every shot is hitting!" ruft er begeistert ins Sprachrohr zum Leiter der Artillerie hinauf, der dicht über ihm im Gefechtsmast das Feuer des Flaggschiffs lenkt.

Auch Admiral Sturdee wäre begeistert, könnte er sehen, wie seine „Invincible" schießt. Aber er kann sie nicht sehen, denn er steht eben, mit „Benbow", im nördlichsten Punkt des schwenkenden Gros. Und es ist besser, daß er „Invincible" nicht sieht — —

„Höchstes Feuertempo, — jeder Schuß ist ein Treffer — —!"

Als habe Admiral Hood den Deutschen das zugerufen, schlägt jede Salve von ihnen „Invincible" schwere Treffer. Kaum ist sein Triumphruf im Sprachrohr verklungen, sitzt zwischen den Türmen mittschiffs eine Salve von „Lützow". Ein wahnsinniger Schlag, „Invincible" bebt, ein zweiter, ein dritter. In Flammen und Rauch, mit weit dröhnendem Knall, unter rasendem Aufstoß roten Feuers, sinkt „Invincible". In der Mitte zerbrochen wie Glas, Masten und Schornsteine wie Streichholz zerknickt. Als der Rauch sich verzieht, ragen Bug und Heck, fest in den Grund der Nordsee gebohrt, starr und tot aus dem hier nicht sehr tiefen Wasser. Über tausend Mann und den Admiral riß die Explosion in die Fluten. Sir Horace Hood ist würdig gefallen,

als ein Kämpfer, der England Ehre gemacht hat. Und mit ihm tausendundsiebenundzwanzig.

„Invincible" von den Falklandinseln! Den Schlag von Falkland hat Admiral Hipper zurückgegeben, Lord Fisher in London! „Indefatigable," die Unermüdliche, hat er in ewigen Schlaf geworfen. „Queen Mary", die Königin, der Schlachtkreuzer Stolz, hat er ins nasse Grab gesenkt. „Invincible", unbesiegbar, — besiegt.

„Invincible" — mother of all battle cruisers is dead. „Invincible", der Schlachtkreuzer „Mutter", ist tot!

Drei Minuten hat dieses Gefecht gedauert. Von den Leitständen auf „Lützow" und „Derfflinger" hallt durch die Sprachrohre ein Siegesschrei in alle Stationen, und brausend tönt das Hurra der Mannschaft aus all den kleinen Trichtern zurück.

Zerstörer „Badger" empfängt ein Signal von „Lion": Auffischen Überlebende von Wrack an Steuerbord.

Zerstörer „Badger" sucht und findet. Zwei ragende Grabmale, Bug und Heck. Massen von Kleidersäcken, Hängematten, die herrenlose Habe der tausend verstummten Matrosen. Und endlich ein kleines Floß — mit vier Mann, und zwei Mann, die daneben schwimmen. Sechs im ganzen, dabei der I. A. O., Korvettenkapitän Dannreuther, der die Salven geleitet. Noch vor Minuten. Ihn hieb, mitsamt dem Gefechtsmast, die Explosion über Bord. Die stählerne Kapsel, in der er steckte, zersprang auf

dem Wasser und entließ ihn lebendig. Und fünf Kameraden treiben um ihn. Mehr sind nicht übrig vom Flaggschiff Hoods — —

Der neue Sieg, den Hippers Artillerie soeben errungen, ist teuer erkauft. Im Ringen mit den „Invincibles“ erhält „Lützow“ mehrere Treffer ins Vorschiff, die es furchtbar verwüsten. Noch ebenso stolz wie zuvor schneidet „Lützows“ Bug durch die See, doch hinter den glatten Außenplatten, im Innern des Vorschiffs, in allen Decks, ist nur noch ein Trümmergewirr zerbeulter Zellen. Durch zackige Löcher der eisernen Wände, vom Kiel bis unter das Panzerdeck, klatscht und gurgelt das Wasser. Durch Risse und Spalten sprudelt das Wasser, plätschert höhnisch über Torpedos, Motoren, über Kabel und kostbare Mechanik und Technik. Über tote Menschen und alles, was Menschen an Bord gebrauchen. Schiffwürgendes Wasser, Tausende von Tonnen, füllt glucksend die zerschmetterten Zellen, in denen die Toten der Treffer treiben, die in engen Räumen mit Köpfen und Beinen an Wandungen stoßen, mit Kleidern an Haken hängenbleiben, vom Wasser, das hin- und herklatscht und zischt, gehoben, gesenkt. Die Wassermassen pressen und drücken, wuchten und wogen im ganzen Vorschiff. Der Bug neigt sich tiefer, und „Lützows“ Geschwindigkeit fällt.

Auf „Derfflinger“ schlagen Treffer ins Heck. Eine Granate zerschlägt ein Geschütz der Backbord-

batterie in zwei Teile. Die Sprengstücke streuen Tod und Wunden zwischen die Männer der Kasematten. Das Geschoß ist mit solcher Wucht detoniert, daß einer der Brocken ein zweites Geschützrohr glatt von der Lafette hebt und meterweit wirft.

In der gleichen Minute, da Hoods Geschwader sich mit den Schlachtkreuzern Beattys vereinigt, ist die Spitze des deutschen Gros für die Linienschiffe der Grand Fleet sichtbar geworden. Die Gefechtsberührung der Großen Flotten ist eingeleitet, freilich unter einseitig guten Feuerbedingungen für das englische Gros. Die Spitze des deutschen Speeres beginnt, noch tastend, gegen den rechten Schenkel des Winkelbogens zu drücken.

So nah sind die Flotten jetzt aneinandergerückt, daß bei normaler Sicht längst heftige Gefechte fast aller Schiffe im Gange wären. Aber die Sicht ist durchaus nicht normal, und ist von Norden nach Süden beträchtlich besser als umgekehrt. Der auffrischende Wind drückt den Gefechtsdunst deckend zur britischen Front hinüber und macht die vorderen deutschen Schiffe als klar erfaßbare Ziele frei. Sieht auch der Engländer nur wenige Schiffe der feindlichen Spitze, so kann er doch diese jetzt in mächtig massiertes Feuer nehmen.

Außer auf Hippers Schlachtkreuzer fällt die Feuerlast vor allem auf „König“. Eine Mauer von Mündungsfeuern in Nordwest, eine zweite blitzende

Mauer in Nordost, werfen mehr als ein Dutzend Linienschiffe aus zahlreichen Rohren ihre schweren Granaten in solchen Massen, daß die Schiffe der Spitze in einem Gitterwerk gigantischer Wassersäulen beinahe verschwinden.

John Jellicoes Gros hat eingegriffen, und die Natur, die den Deutschen die Ziele verwehrt, ist mit ihm verbündet.

„Agincourt", „Hercules" und „Revenge" feuern aus Richtung Nordwest.

„Thunderer", „Conqueror", „Monarch", „Orion" feuern aus Nord, gleich nach ihnen beginnen auch „Royal Oak" und „Iron Duke", das Flaggschiff des Commander-in-Chief.

„Lion", „Tiger", „Princeß Royal", „New Zealand", „Inflexible", „Indomitable" feuern aus Richtung Nordost.

Nur Mündungsfeuer und rasender Einschlag von Salven auf Salven, die sich zu ganzen Garben und stählernen Sträußen verdichten.

Nur Mündungsfeuer, zwölftausend Meter entfernt. Selten nur, schwach grau, verschwommen, ein englisches Schiff erkennbar. Dann auch sofort von Salven der deutschen Türme gefährlich bedroht. Doch so bitter schlecht ist der Ausblick nach Norden, daß schon auf wesentlich kürzere Entfernung kein deutscher Aufschlag mehr verfolgt werden kann.

„König" und die schnellen Schwesterschiffe in Admiral Behnckes III. Geschwader sind der eigenen Linie vorausgelaufen, und „König" liegt minutenlang

im Feuer von zehn, zwölf Linienschiffen. Jetzt hat besonders „Iron Duke“ den Deutschen glasklar im Ziel, und jagt, selbst fast völlig verdeckt von Dunst, allein neun Salven auf „König“ ab. Geschoß nach Geschoß fällt berstend auf „Königs“ Back, schwere Splitter fliegen bis auf die Brücke. Mit Feuer, Wasser und Gas im Vorschiff wehrt „König“ sich standhaft gegen das Wüten der Feuerwalze. Mit einem Prall, der den ganzen Aufbau erschüttert, trifft eine Granate den Kommandoturm. Der Panzer ist stark, sie gleitet ab und detoniert weit vom Schiff entfernt. Teuflisch sausend prasseln die Splitter desselben Geschosses aus See zurück auf den Panzerstand. Einer verwundet, durch den Sehschlitz fegend, Admiral Behncke; zum Glück nicht schwer. Bei den Riesengeschossen sind nicht nur die Treffer den Schiffen gefährlich, auch die Sprengstücke der im Wasser platzenden Granaten haben viel Wucht und oft weite Streuung.

Konzentrisches Feuer von vier, fünf ganzen Geschwadern kampffrischer Schiffe auf die wenigen deutschen Gegner entladen, — es ist wahrlich ein Wunder, daß diese paar Schiffe das auch nur Minuten überdauern. Die Farbe fehlt, diesen Feuerorkan zu malen.

Die deutsche Spitze beginnt nach Steuerbord abzudrehen, um sich von dem einfach erdrückenden Stahlgewicht zu entlasten und zum nordöstlichen Gegner in laufendes Gefecht zu kommen.

Unmöglich, spitz weiter voranzustoßen in die

hundert Feuermäuler hinein, die vom ganzen nördlichen Horizont herüberbrüllen.

Unmöglich auch, jetzt „Wiesbaden" zu befreien.

„Wiesbaden"? „Wiesbaden" ist noch am Leben? Ein kleiner kaum gepanzerter Kreuzer, dicht vor der Front der meilenbreit trommelnden Türme?

„Wiesbaden" ist noch am Leben. Grausam langsam erfüllt sich ihre Tragödie.

„Wiesbaden" kämpft noch, „Wiesbaden" feuert! Aus einem, aus einem, dem letzten Geschütz, das hundert Salven und Tausende von Splittern in ihrem höllischen Hagel verschonten. An dem schon glühenden Rohr stehen ein paar Helden und feuern. Gestalten der Sage? Gespenstermenschen, die gegen stählerne Peitschen gefeit sind?

„Wiesbaden", ein Wrack, das wüsteste Wrack, das reißender Stahl zusammenzuhauen vermag, schwimmt noch und kämpft! Auch der Torpedo, den ein Zerstörer aus nächster Nähe ihm in den Leib jagte, hat das Schiff nicht in die Tiefe geschlagen. Unversenkbar? Ein kleiner Kreuzer?

Wie ein Denkmal, das Kampf verewigen soll, liegt „Wiesbaden", ein Wrack, vor der feuernden Feindfront. Zehnmal schon tot, verteidigt sie sich. Grimmiger Hohn, blutige Wahrheit: „Wiesbaden" hat sich noch zu verteidigen. Granatengiganten graben und graben mit feurigen Gabeln ein Grab für diesen „gefährlichen Gegner". Der sich mit einem Rohr verteidigt. Mit einem kleinen Geschütz vor

einer Mauer von Mammutschiffen. Todwund und verstümmelt, von den Feuerklauen kraftstrotzender Kampfkolosse geprügelt, liegt das reglose Schiff, das eine Schar namenloser Helden verteidigt. Jeder Handgriff, den diese Helden verrichten, ist ein Vermächtnis heiliger Kämpferehre.

Sehr viele Schiffe der britischen Linie entladen Salven auf diese „Wiesbaden". Auf sechs, auf fünf und vier Meilen Abstand feuern sie Brocken von 12 Zoll und 15 auf diesen bewegungslosen Feind. Großartiges Ziel, eine prächtige Scheibe, dies Schiff, das so nah ist und sich nicht bewegt. Auch das Flottenflaggschiff sendet Geschosse.

Sehr viele Schiffe der britischen Linie. Und sehr vielen Männern auf diesen Schiffen scheint das ein wenig heldisches Tun. Doch: wer schießt, ist ein Feind, und Krieg ist Krieg. Und es gibt Prisengelder in Englands Flotte.

Jetzt ziehen die letzten des westlichen Flügels schon oberhalb der „Wiesbaden" nach Osten. Von den Brücken betrachten die Engländer ergriffen das brennende Wrack, das auf einmal still ist. Ein erledigter German? „It 's a pity, but war 's war." „Ein Jammer das, doch Krieg ist Krieg!" Dies Wrack noch beschießen, das wäre nicht fair.

Koloß „Hercules", Koloß „Agincourt" dampfen weiter nordostwärts. Von den anderen Deutschen sehen sie wenig, denn sie streben dem Knick zu, dem Schwenkungspunkt, und südlich „Wiesbaden" wallt dick Pulverdunst.

Erledigter German. Ein Kleiner Kreuzer.

Was ist das?? Ein Irrlicht? Ein spiegelnder Witz der merkwürdigen Luft? Dieser Kreuzer schießt, aus einem Geschütz! Schießt mit dem Blasrohr auf Elefanten!

Wer schießt, ist ein Gegner, das ist nicht zu leugnen. „Hercules", der Riese, „Agincourt", der Riese, die letzten einer langen Reihe von Riesen, eröffnen Feuer auf die „Wiesbaden". Zwar nur ein paar Salven, bevor sie verschwinden. Die Männer, die diese Salven feuern, bewundern im stillen den tapferen Gegner.

Das letzte kleine Geschütz verstummt. Dann blitzt es noch einmal aus ihm, dann Schweigen. Und wieder ein Schuß.

„Wiesbaden" haucht noch, im Todeskampf.

Sonderbar verschiebt sich das Bild des Aufmarschs der Großen Flotten durch das Erscheinen des kleinen Geschwaders im Osten.

Neben dem Glück, daß der vorlagernde Dunst den Anmarsch seiner Kolonnen, ihre Entwicklung zur Linie und die bedrohliche Stauchung im Westen den Deutschen völlig verborgen hält, wird dem englischen Führer in kritischer Stunde das „vernavigierte" Geschwader des Admirals Hood zu einer sehr gewichtigen Stütze. Ein Zuwachs an Kampfkraft an günstigster Stelle, unschätzbare Hilfe zu vorteilhafterer Weiterentwicklung; auch nicht dadurch ver-

mindert, daß Admiral Beatty, schon bevor sich Hood mit ihm verbindet, durch seinen Querlauf vor der nahenden Grand Fleet die bereits steif nach Südost gerichtete Spitze der Linienschiffe erheblich nach außen abbiegt und so eine Stauchung auch des östlichen Flügels bewirkt.

Mit Hilfe von Hood wird die englische Linie bedeutend schneller verlängert; sie beginnt früh und ohne daß es beobachtet werden kann, die deutsche Spitze zu umflügeln.

In einer Gefechtslage, die einen ganz andern Verlauf zu nehmen verspricht, hat das Schlachtenschicksal dem britischen Flottenchef mit diesem durch Fehler abseits auftauchenden Kreuzergeschwader einen dritten Arm verliehen, dessen Schläge, durch die den Deutschen feindliche Dunstluft getarnt, in der ganzen Front die deutsche Führung täuschen. Bevor noch Jellicoe selbst diese neue Entwicklung ermessen kann.

Der Untergang der „Invincible" und eines Zerstörers wird für die Gesamtheit der englischen Flotte mehr als ausgeglichen durch den großen Vorteil: in einem Augenblick höchster Empfindlichkeit und gänzlicher Ungewißheit die Verstärkung dieser gedeckt eingreifenden Gruppe zu finden. Einer Gruppe, die die freie Flanke der Deutschen zu einer Zeit schon bindet, als der deutschen Spitze noch die Möglichkeit offensteht, durch Weitertreiben des Stoßes nach Nordosten das englische Gros in seiner gestauchten Entwicklung zu überrumpeln und es vor der östlichen Spitze so zu umflügeln, wie es nun dem britischen

Gros durch diese unerwartete Stützung an der noch offenen Stelle möglich wird.

Das schwere Feuer auf die wenigen sichtbaren Schiffe der deutschen Linie und auf die Schlachtkreuzer vor ihnen ist der erste Höhepunkt artilleristischer Kampftätigkeit des englischen Gros. Das Feuer steigert sich schnell, da für immer weitere Schiffe die wenigen deutschen erkennbar werden, während die Deutschen nur selten im Dunst einzelne Gegner auftauchen sehen. Je mehr Gegner aber auf einen schießen, desto schwieriger das Beobachten der eigenen Aufschläge.

Flottenflaggschiff SMS „Friedrich der Große". Kurz vor halb acht Uhr.

Während die Salven der schweren Geschütze des mächtigen Flaggschiffs nach Backbord querab hinüberheulen, zu den „Elisabeths" unter Evan-Thomas, läßt Admiral Scheer den Blick über den verschleierten Himmelsrand im Norden und Osten wandern. In jeder Minute mehr an Zahl, zucken dort, über dem ganzen Horizont, Blitz neben Blitz, die Mündungsfeuer des Gegners auf, wie hinter einem dicken Schutzwall von rotbrauner Watte hervor. Das können nur Linienschiffe sein, das Gros der Grand Fleet. Es ist der Tag, der es werden sollte! Aber recht spät schon, die Sonne steht tief.

Der Anmarsch war weit, doch die Stunde ist endlich gekommen!

Hat Admiral Scheer auch den ganzen Tag nur das eine gehofft: der Großen Flotte der Engländer im offenen Kampf zu begegnen, und hat er das Treffen mit Sicherheit erwartet, so ist jetzt, da die Aussicht auf die Begegnung der Gros bereits wieder zu entschwinden schien, der jähe Zusammenstoß auf dem so undurchsichtigen Gefechtsfeld doch überraschend. Der Gegner, wie aus der See emporgetaucht, greift unsichtbar ein.

Während des ganzen Vorstoßes seiner Linie nach Norden hat sich Scheer, im Gegensatz zu Jellicoe, dem die Admiralität in London verschiedene brauchbare Funkmeldungen sandte, allein nach den Meldungen seiner Vorhut, der I. und II. A. G., die Entwicklung vor der Spitze der Linie klarmachen müssen. Die durch Beatty eine Stunde vorher eingeleitete Umfassungsbewegung konnte Admiral Hipper dem Flottenchef, entgegen seiner Absicht, nicht mehr melden, da in dem Augenblick die gesamten Funkanlagen auf seinem Flaggschiff zerstört wurden und die Ausführung des knapp vorher noch empfangenen Befehls „Verfolgung aufnehmen" ihn sofort voll in Anspruch nahm. Seitdem steht die Vorhut ununterbrochen in schwersten Gefechten, deren Umfang von der Spitze der Liniengeschwader nicht zu übersehen ist, seit der Abstand durch Hippers höhere Fahrt sich wieder erweitert hat.

Zu dieser Zeit, im Kampf gegen unsichtbare

Feinde vor breiten vernebelten Fronten stehend, kann die deutsche Vorhut nichts Genaueres ermitteln als das, was Boedicker und die Torpedobootsflottille soeben gemeldet haben.

Admiral Scheer hat einen Funkspruch der V. Torpedobootsflottille bekommen, die Gefangene des vernichteten „Nomad" mit sich führt. Nach deren Aussagen sollen 60 große feindliche Schiffe in der Nähe anlaufen. Kurz vordem hat Admiral Boedicker ihm Linienschiffe im Osten gemeldet.

So bleibt der deutsche Führer in dieser, bei einer Entfernung der Fronten von etwa acht Meilen, durchaus unübersichtlichen Lage auf die eigene Beobachtung von seinem Flaggschiff und die letzten Meldungen angewiesen.

Die Grand Fleet ist aufmarschiert, in ganzer gewaltiger Stärke, daran ist nicht zu zweifeln, ob es nun 40 Schiffe sind oder 60 oder noch mehr. Die lange Reihe der zuckenden Mündungsfeuer, deren Widerschein am Himmel im Norden pausenlos wetterleuchtet, deren Donner zum ununterbrochenen Rollen wird, als polterten schwere Frachtgespanne über gewölbte eiserne Brücken, erstreckt sich in einem Bogen von Norden bis Osten, von nur geringen Lücken durchbrochen. Unsichtbare Türme schleudern aus diesen Bogen riesige Mengen Geschosse hervor, auf die Spitze der Deutschen. Crossing the T? Wird das gefahrvolle T gezogen??



In ähnlicher Formation näherten sich die Geschwader der Grand Fleet aus Norden nach Osten der anrückenden deutschen Linie. Im Gefechtsdunst waren sie freilich nicht so klar zu erkennen

Bild: Stephen Cribb

Eine selten gute Aufnahme: Torpedo verläßt das Rohr.
Rechts der vordere Teil des Ausstoßrohres

Torpedolaufbahn bei ruhiger See

Bild: Stephen **Cribb**

Admiral Jellicoe ist mit dem Gros der Grand Fleet, das er, endlich zur Kiellinie formiert und enger gesammelt, aus Westen über Norden südostwärts führt, auf dem besten Wege, die vorstoßenden Deutschen einzukreisen. 37 britische Großkampfschiffe, mit über 100 Kleinen Kreuzern und Zerstörern, erstreben in hoher Fahrt, zwar durch Stauchungen mehrfach behindert, aber durch Bänke von Dunst vorzüglich gedeckt, das „crossing the T" vor den 27 Großkampfschiffen der Deutschen. Sie wollen den gerundeten Kopfstrich des „T" über die gestreckte Linie des Gegners ziehen, eine Stellung, in der sie den winklig anlaufenden Feind von vorn und von beiden Seiten in eine vernichtende Feuerzange nehmen können. Das ist die Stellung, die Admiral Jellicoe sich gewünscht hat! Die zu erreichen ein in Ungewißheit gefaßter Entschluß ihm hilft. Die zu vollenden, der „Zufall im Osten", der Zufall des Rechenfehlers im Standort, ihm ganz beträchtlich erleichtert.

Crossing the T! Siegverheißende Stellung, schon beinah erreicht — wird sie zu voller Wirkung gebracht? Dann sind die Deutschen, wenn nicht ein Wunder geschieht, erledigt. Doch Wunder sind keine Faktoren in Taktik und Strategie. Im Hexenkessel eines halben Kreises wird bald ein Schiff nach dem andern buchstäblich zerschlagen werden. Immer das Schiff an der Spitze ist dann unrettbar verloren. Und wenn zwanzigmal neue die Spitze nehmen, sind die zwanzig genau so verloren. Die Breitseiten

quetschen sie einfach zusammen. Die Flotte, der das T gekreuzt wird, von einer an Waffen überlegenen Streitmacht, ist so gut wie vernichtet.

Die höhere Fahrgeschwindigkeit, mit der vor allem die Schlachtkreuzer Beattys und Hoods und die leichten Geschwader den Bogen südostwärts verlängern, wird schnell den Halbkreis vollendet haben. Und die deutsche Flotte rennt — indeed! — in langer Kiellinie auf diesen verderblichen Bogen los. In ihr Ende! So hofft Sir John Jellicoe zuversichtlich. Obwohl es geradezu merkwürdig ist, daß die fünf, sechs Schiffe der deutschen Spitze im Feuertornado seiner Kolonnen nicht jetzt schon zerschellt sind — — —

Flottenflaggschiff „Friedrich der Große". Halb acht.

Im Kommandoturm steht Admiral Scheer und prüft mit Trotha und seinem Stabe ruhig die Lage.

Der enge Panzerstand, gedrängt voll Menschen, ist Herz und Hirn dieses Schiffes, Herz und Hirn der ganzen Hochseeflotte von über neunzig großen und kleineren Schiffen, die auf das Wort eines Mannes kämpfen. Und der Mann, Reinhard Scheer, strahlt Ruhe aus, die Ruhe des geborenen Führers, die sich wie magisch auf die Kommandanten all seiner Schiffe überträgt und ihre Besatzungen anspornt, im heißesten Kampf kühl die Waffen zu brauchen. In der Flotte Scheers bedarf es keiner Signale, die Rache, Vergeltung und Mut anfordern.

Mitreißende Führer im Kampf sind fast immer Männer von wenigen Worten. Wie ein Tirpitz in weitem Vorausblick diese Flotte geschaffen hat unter dem kurzen starken Leitwort seines kampfreichen Lebens: „Ziel erkannt, Kraft gespannt," — wie ein Koester den Besatzungen eiserne Disziplin einhämmerte unter dem Wahlspruch „Durch Zucht zur Frucht", so ist Scheer, beherrscht von nur wenigen Worten, in seine Aufgabe hineingewachsen: diese hart geschmiedete junge Flotte zur Schlacht gegen die unbesiegbar genannte, viel größere Flotte Englands zu führen. „Ran an den Feind!" sind die vier Worte, die über ihm schweben, seitdem seine Flagge auf „Friedrich der Große" gesetzt ward.

Scheer besitzt das blinde Vertrauen aller, denn alle wissen, daß dieser Mann die beste und härteste Schule unter denen, die Deutschland die Flotte schufen, in höchster Hingabe durchlaufen hat. Daß er, in allen Waffen gewandt und erfahren, auch als Mensch ein Vorbild für jeden sein kann: schlicht, vornehm, gerecht, kampffreudig und mutig.

Sie wissen, daß er ein Mann von Stahl ist, und sind bereit, mit ihm durchzuhalten, was Menschen nur auszuhalten vermögen. Das hat der Tag schon bis jetzt auf vielen der Schiffe herrlich bewiesen.

Im Admiralsstand auf „Friedrich der Große". Außer den fünf, sechs Offizieren, die Fahrt und Feuer der Flotte leiten, hat hier der Hochseechef seinen Platz. Reinhard Scheer, der Sohn des Schulmeisters aus Hanau am Main.

Neben seinem Stabschef v. Trotha stehen Admiral Scheer noch zur Seite: der Flottennavigationsoffizier, der auf den Karten im rasenden Vorstürmen der langen Linie genau die Schiffsstandorte festhalten muß; die verschiedenen Admiralstabsoffiziere, für Artillerie, U-Boote, Torpedo, Nachrichten. Ausgesuchte Köpfe der Marine. Ferner einige Leutnants für den Signaldienst mit Flaggen, Blinklicht und Funk, und Offiziere, die Stellungsskizzen entwerfen.

Jeder der Männer ist im Bann seiner Pflichten mit den Nerven aufs äußerste angespannt, denn auf jedem lastet Verantwortung. Alle beschränken sich auf knappe Befehle mit möglichst gedämpfter Stimme, um die Arbeit der anderen nicht zu erschweren. Die Sprachrohrposten in den Winkeln geben und empfangen Signale und Meldungen. Bei aller Bewegung und Eile regiert in diesem überfüllten stählernen Kasten die Ruhe.

Dicht vor dem Kommandostand brüllen die Rohre der Panzertürme. Durch die Sehschlitze quillt der beizende Pulverqualm wieder und wieder hinein und verhängt für Momente die Aussicht nach vorn. Wie Stöße von Böen in schwerem Wetter schlägt der Druck der eigenen Mündungsfeuer gegen die Stirnwand.

Als gelte es, in diesem Trommelfeuer von hundert feindlichen Rohren, nur eine gefahrlose Übung, prüft Scheer an Hand der Karten und Skizzen die Lage.

Nichts weiter ist vom Feind zu sehen als Mündungsfeuer in Dunst und Rauch. Und um die

„Wiesbaden", die fast genau im Zentrum zwischen den Fronten liegt, wallen Nebelwände, die den Ausblick vom Flaggschiff noch mehr erschweren.

Admiral Scheer ist nicht im Zweifel, daß der gewaltige Feuerbogen weit vor der Spitze die Schiffe der ganzen Grand Fleet umfaßt. So weit reicht doch zum Glück die Fernsicht, daß der Flottenchef erkennen kann, wie Hippers Schlachtkreuzer und Behnckes vordere „Königs" allmählich nach Süden abbiegen, um trotz beginnender Umflügelung durch die Spitze der Gegner mit dieser in laufendes Gefecht zu kommen.

Soeben fliegt im Nordosten in einem grell leuchtenden Keil von Flammen ein feindliches Schiff in die Luft.

Hinter dem kühlen Gesicht des Führers jagen sich die Gedanken und sammeln sich, den rechten Entschluß zu formen. Angreifen, angreifen, ist der Gedanke, der alle andern verdrängen will. Scheer ist ein Kämpfer, und Angriff sein Wille. Doch darf ein Führer nicht nutzlos Menschen und Schiffe opfern. Sich vor allem auch nicht die Bestimmung der eigenen Stellung vom Gegner aufzwingen lassen.

Die schlechte Sicht macht die Wahl einer vorteilhafteren Front unmöglich, doch eine Entscheidung muß fallen, und schnell.

Admiral Scheer tritt auf die offene Brücke. Er muß frei atmen, um frei zu entscheiden. Die Granaten, die dicht um sein Flaggschiff einschlagen, die pfeifenden Splitter, kümmern ihn nicht. Er späht

nach Nordosten, wie gebannt von dem Bild ungeheuren Kampfes, den Hipper und Behncke dort führen. Das sind Männer nach seinem Herzen, diese Führer da vorn. Die lassen nicht ab von dem Gegner, ob er auch mit riesiger Übermacht auf sie einhaut. Aber die Last des Feuers der ganzen Grand Fleet auf ein halb Dutzend Schiffe, das ist unerträglich. Was die Spitze jetzt aushält, darf sie nicht lange tragen! Das ist wirklich ein Hagel von schweren Geschossen, wenn je das Wort Hagel im Kampf einen Sinn hat. Trotha und die Seinen lesen in Scheers Gesicht den Stolz auf die wackeren Streiter da vorne.

Admiral Scheer überlegt nicht lange. Er tauscht einen Blick mit seinen Offizieren, die seine Gedanken ohne viel Worte verfolgen, und gibt den kurzen Befehl: „Kehrtwendung der ganzen Flotte!"

7 Uhr 33. Nur ein paar Minuten, nach Eingang der letzten Meldung und Überprüfung des Kampffelds mit eigenen Augen, hat Scheer gebraucht, um seine Entscheidung zu fällen.

„Gefechtskehrtwendung nach Steuerbord bis zur Herstellung der Kiellinie in entgegengesetzter Richtung!" Die ganze Flotte, eine Zehnmeilenkette von schweren Geschwadern, Kleinen Kreuzern und Flottillen, fast hundert Schiffe, soll in scharfer Gefechtsfahrt, unter heftigem Feuer, gleichzeitig herum auf Gegenkurs!

Scheer will die schon abgebogene Spitze aus dem lastenden Salvenhagel befreien und die gekrümmte Linie der langen Reihen wieder recken.

Admiral Scheer verläßt sich darauf, daß die Ausbildung dieser Flotte auch in schwierigster Lage allen Anforderungen gewachsen ist.

Schon haben die Admiralstabsoffiziere seinen Befehl in den Funkraum gegeben, in die winzige Zelle des Flaggschiffs, wo seit Stunden und Stunden die Signale und Befehle, schnell in der Hast des Kampfes und doch gewissenhaft genau, an Geschwader und Flottillen hinausgetickt werden, die Meldungen an den Hochseechef aufgefangen werden; wo alle Botschaften geschlüsselt oder entschlüsselt werden müssen, und ein Fehler viel Unheil anrichten kann.

Gefechtskehrtwendung nach Steuerbord. 180 Grad! Schon schwer in ungestörter Übung, wieviel schwerer im Mittelpunkt heftiger Kämpfe. Soll die Wendung klappen, so muß wie mit einem Ruck auf sämtlichen Schiffen der Befehl verstanden und jedes Schiff zur sofortigen Ausführung klar sein. Sekunden erregender Spannung. Scheer und sein Stab verharren ruhig.

Schon sehen sie, daß Schlag auf Schlag, soweit sie die Linie nach vorn und rückwärts überblicken können, die grünen Wendeflaggen aufflattern, grüne Leuchtkugeln steigen. Sämtliche Schiffe haben verstanden!

Aber: Verstanden und ausgeführt ist noch nicht eins. Doch als gäbe es keine feindlichen Salven, legt,

vom letzten der Linie beginnend, Schiff nach Schiff das Ruder hart Steuerbord und wendet scharf, jedes Kielwasser ein weiß aufschäumender Halbkreis. Glanzvoller Beweis der exakten Ausbildung deutscher Marine.

Unglaubliche Kühnheit: die Linie von so gewaltiger Länge im Schnellfeuer des an Zahl und Waffen hoch überlegenen Feindes wie einen einfachen Hebel herumzuwerfen! Kühnheit und Können.

So macht Admiral Scheer durch einen ungewöhnlichen Entschluß der taktisch bedenklichen Lage ein schnelles Ende.

Admiral Scheer läßt sich nicht das Gesetz des Handelns entreißen. Die ganze Flotte ist eine einzige Waffe, ein Schwert, dessen Knauf er fest in der Faust hält. Jetzt hat er das Schwert im Feuer erprobt, und gefunden, daß es von bestem Guß ist.

Nach wenigen Minuten schon ist das gefahrvolle Manöver der Flottenwendung im Kampf auf der ganzen Linie störungsfrei durchgeführt. Die Linienschiffe des III. Geschwaders, das jetzt am Schluß steht, müssen noch eine Weile den Feuerbereich des Feindes durchlaufen und einige Treffer einstecken. Auf „König“ sehen die Engländer Flammen. Als das Schiff nun in nebligen Schleiern verschwindet, sind sie überzeugt, es vernichtet zu haben.

Sehr bald verstummen die Geschütze der Grand Fleet, indes die deutsche Linie sich schließt und in voller Ordnung südwestwärts steuert.

Die Schlachtkreuzer haben, der Wendung des Gros entsprechend, nach Westen gewendet, während ein paar Torpedoboote weit gegen die feindliche Front vorstoßen und mehrere Torpedos hinausjagen. Schon wenige Minuten nach der Wendung ist auch Hippers Geschwader dem Feuer entrückt. Der Gegner folgt anscheinend nicht. Er hat seine Ziele schon losgelassen.

Bereits zwölf Minuten nach dieser Wendung sind alle Geschütze der Engländer verstummt! Nur auf die „Wiesbaden" haben zuletzt noch einige Riesen gefeuert, und auf „Warspite" im Westen schossen „Ostfriesland" und „Friedrich der Große". Es ist viertel vor acht.

Scheer hat im rechten Moment eine kluge Entscheidung getroffen. Die Entlastung tritt über Erwarten schnell ein, und besonders die Schlachtkreuzer haben sie dringend nötig.

Nach dem ohrenzerreißenden Toben der Salven aus einer breiten Mauer von Türmen legt sich fast unheimlich die plötzliche Stille auf diese Schiffe, die noch eben im dichtesten Trommelfeuer beinah auf dem Fleck festgenagelt wurden. Aber die Pause ist keine Ruhe. In wilder Eile ist sehr viel gefahrvolle Arbeit zu leisten. Die Ersten Offiziere sind, wie vorher, mit den Leckdichtungsgruppen und Reparaturkolonnen in den qualmenden, vergasten, wasserdurchschwemmten, feuerdurchsengten Schluch-

ten, die die Volltreffer schlugen, hingebend am Werk.

Die Kampfkraft der Schiffe muß wie ein durch Wunden geschwächter Körper mit allen verfügbaren Mitteln wieder erhöht werden. Schäden genug, die unheilbar sind; Gänge genug, die ungangbar sind; Tote genug, die Wege versperren; Kameraden genug, die überall fehlen. Schaffen, schaffen, die Zähne zusammen. Gefechtswerte retten, Kampfkraft erneuern. Die Eisernen Hunde versagen nicht.

So schwer mitgenommen auch diese fünf Schlachtkreuzer sind, die Männer auf ihnen sind unverzagt, von Hipper, dem Führer, bis zum letzten Trimmer. Und die da zusammenzubrechen glauben, denken an Hipper, denken an Scheer, raffen sich auf zur Pflicht ihrer Rolle, und zu freiwilligen härtesten Diensten für Schiff und Führer.

Einer nur ist so schwer zerschlagen, daß er bei neuem Angriff nicht mehr mithalten kann. SMS „Lützow", das Flaggschiff, muß sich weiter entfernen von der Stätte des Kampfes, in dem es so glänzend gefochten. Das Vorschiff, bis ans Oberdeck voll Wasser, liegt, niedergewuchtet, zu tief in der See. Da reicht auch die Kraft der starken Maschinen nicht aus, die Gefechtsfahrt zu leisten. „Lützow" muß lahm und mit Bränden aus der Reihe scheren, und steuert Südwest.

Nur noch zwölf Meilen Fahrt, und in allen

wichtigen Kampfwerten sehr beeinträchtigt. Admiral Hipper muß seine „Lützow" verlassen. Der Schritt wird ihm natürlich sehr schwer. Sein Stab drängt, denn es ist höchste Zeit. Hipper sieht das ein. Er verabschiedet sich. Dankt Kapt. z. S. Harder und den Offizieren für die prächtige Haltung der Besatzung, die ihn so erfreut. Sein Blick streift über das Schiff, das, von Salven der Gegner weiter verfolgt, so ungewohnt langsam dahinzieht. Wird er „Lützow" wieder betreten?

Torpedoboot „G 39", von Führerkreuzer „Rostock" zum Flaggschiff beordert, kommt längsseit. Hipper geht mit seinem Stabe im schweren Feuer ruhig von Bord. Als das Boot ablegt, schlägt gerade ein neuer Treffer auf „Lützow" ein —

„G 39", das stolz die Admiralsflagge trägt, windet sich zwischen den Salven hin und her.

Wohin will Hipper? Zur „Seydlitz" natürlich, dem treuen Flaggschiff von früher.

„Seydlitz" ist ebenso arg zerschossen. Auch die Funkstation hin — —.

„von der Tann" wird erreicht. Das Manövrieren mit dem Torpedoboot inmitten des feindlichen Feuers ist nicht gerade einfach. Kapitänleutnant Albrecht auf „G 39" fühlte große Verantwortung.

Auch „von der Tann" ist als Führerschiff nicht geeignet, da beinah die ganze schwere Artillerie des Kreuzers außer Gefecht ist.

Dann also zur „Moltke". Schlachtkreuzer „Moltke" verlangsamt auf ein Signal die Fahrt,

um den Admiral an Bord zu nehmen. Zwar hat auch „Moltke“ viel Wasser im Vorschiff, ist aber sonst an Gefechtswert noch „reich“.

Bevor „Moltke“ stoppen kann, kommt Scheers Befehl zum Vorstoß.

Hipper läßt abwinken. „Moltke“ zieht an und braust mit den drei andern vor nach Osten.

Lange Zeit bleibt der Admiral auf dem Boot, immer im feindlichen Feuerbereich. Beobachtet stolz, wie seine Vier, nun ohne „Lützow“, sich auch jetzt noch schlagen, nachdem sie schon so viel an technischer Kampfkraft, an lieber, tüchtiger Mannschaft verloren haben — —

„Derfflinger“ hat im Vorschiff ein Leck, groß wie ein Scheunentor. Zwei ganze Panzerplatten hat eine Granate herausgehauen. Die Wasserfluten abzudämmen, kostet zermürbende Mühe. Die Männer beheben die größte Not schnell. „Derfflinger“ kann die Gefechtsfahrt halten.

Größer ist jetzt eine andere Gefahr, die eiligst bewältigt werden muß, denn niemand weiß, was in den nächsten Minuten geschieht. Die fast übermenschliche Anspannung des brüllenden Feuerkampfs mehrerer Stunden können jetzt eine Schar Matrosen in geradezu wütender Arbeit entladen. Das Torpedoschutznetz an der Backbordseite, ein schweres Stahlnetz, zusammengerollt, außenbords befestigt, ist von Treffern zerstört und hängt in Teilen an der achteren

Bordwand hinab. Das Netz, in dieser Schlacht überflüssig, kann „Derfflinger“ ums Leben bringen! Seit Minuten drohen seine Enden, recht lange, widerstandsfähige Stahlleinen, in die wirbelnde Schraube zu kommen. Was der Stillstand einer Schraube des Schiffes, in dem konzentrischen Feuer vor dieser Wendung, bedeutet hätte, braucht keinem Mann auf „Derfflinger“ erst noch erklärt zu werden. Mit schwellenden Muskeln schwingen sie Beile und Hämmer und hauen die langen Fetzen des Netzes, die wie Krakenarme die Schraube umlauern, aus den Spieren und Klampen los. Mit den Stücken, die in die Tiefe sinken, fallen den Männern Steine vom Herzen. „Derfflinger“ ist wieder kampfbereit. Im Augenblick klar, als das Signal zum Vorstoß ruft. Los, „Derfflinger“ hat die Führung!

Admiral John Jellicoe ist perplex. Diese plötzliche Stille nach dem heftigen Feuer der Divisionen!

Der Schachzug Scheers hat ihn matt gesetzt, während er den Sieg schon nahen fühlte. Eine Weile tappt er völlig im Dunkeln. Kaum zu begreifen — die Deutschen verschwunden? Und Schiff nach Schiff seiner großen Flotte hört auf zu feuern!?

Verdutzt wie der Chief stehen auch die Schützen in den Panzertürmen der siebenunddreißig dunkelgrauen Kolosse. Die Grand Fleet liegt auf Ostsüdost. Und hat keine Ziele!

Verblüffend, phantastisch — der Gegner hat

kehrtgemacht, und in Augenblicken muß die Distanz beträchtlich gewachsen sein. Wie ist das möglich, daß der Deutsche aus diesem Bogen von stärkstem Feuer die Flotte wegzieht?

Erstarrt scheint die Linie der englischen Großkampfschiffe.

Nur einer handelt in diesen Minuten, da alle andern die große Verwunderung faßt: Commodore Goodenough auf der „Southampton", dessen Geschwader jetzt in der Nachhut läuft. Als das Feuer der Linien erstirbt, beginnt er sofort südwärts vorzustoßen. Da unten muß Ungewöhnliches los sein.

Admiral Jellicoe vermutet, daß die deutschen Geschwader Südwestkurs halten. Die Bewegung aber, mit der seine Gegner rechnen müssen, erfolgt nicht: Jellicoe wirft nicht seine Flotte herum, um dem Gegner nachzueilen. Er überlegt.

Vernichtungswille beginnt mit der Vorsicht zu ringen. Und die Vorsicht siegt. John Jellicoe sieht — indeed — nicht ein, warum er die Grand Fleet gefährden soll durch eine Verfolgung, bei der ihm die Deutschen ihre Torpedos in den Weg jagen können. Er rechnet mit U-Booten, er rechnet mit Minen. Ihm bleibt noch eine andere Möglichkeit, den Feind zu schlagen. Zieht Scheer nach Südwesten, so ist mit Gewißheit anzunehmen, daß er bald weiter südwärts einschwenken wird, um sich auf die Insel Helgoland zu stützen. Die Grand Fleet wird ihm den Heimweg verlegen! Ein paar Strich nach Steuerbord ihre Spitze. Jellicoe gibt entsprechend Befehl.

Statt Ostsüdost läuft er jetzt Südost. Er wird Scheer den Rückweg rechtzeitig blockieren.

Admiral Beatty hat ihm nichts Neues gemeldet. Vor der Spitze ist wieder Stauchung entstanden, und seine Erste Aufklärungsgruppe verliert die Fühlung mit dem Feind. Die äußerste Spitze halten „Inflexible“ und „Indomitable“, die mit der Vernichtung ihres Flaggschiffs auch ihren Geschwaderführer verloren. Admiral Beatty will die Spitze mit „Lion“ nehmen, und befiehlt diesen Schiffen, sich hinter sein I. und II. Geschwader, hinter das Schlußschiff „New Zealand“ zu setzen. Ein plötzlicher Ruderversager treibt „Lion“ zehn Minuten im Kreise, und die verstörten Bewegungen vor der Spitze hindern die Schlachtkreuzer an der Verfolgung der Gegner.

Aber Admiral Jellicoe ist nicht besonders besorgt. Er hat inzwischen bereits beschlossen: er wird den Deutschen den Rückweg abschneiden. Ein neues „T“ — —

Mit schweigenden Geschützen zieht die Grand Fleet nach Südosten. Ein paar Augenblicke, da donnern am Schluß plötzlich neue Salven. Unruhe entsteht am Schwanz der mächtigen Schlange. Torpedolaufbahnen sind von „Revenge“ und von „Marlborough“ gesichtet! Und Unterseebootsperiskope. Auch „Agincourt“, das letzte Schiff in Division 6, hat eben ein Periskop entdeckt!

U-Boote? Nein. Sind nicht beteiligt an dieser Schlacht. Aber Torpedos, das stimmt. „Marlborough“ ist schon von einem getroffen. Die erste „Salve“, die Admiral Jellicoe hört nach der unerwarteten Feuerpause, ist die Explosion, die „Marlborough“ unter der Brücke aufreißt. Durch Löcher in den untersten Bunkern schießt Wasser ins Schiff und löscht fünf Kessel. Der Riese legt sich nach Steuerbord über. Die Pumpen überwinden das Schlimmste, „Marlborough“ kann den Platz im Geschwader vorläufig halten.

Daß auch gegen den Rumpf von „Revenge“ etwas bumst, ist nicht weit zu vernehmen. Sekundenlang hält die Besatzung des Riesenschiffes den Atem an. Es bleibt still. Das muß ein Torpedo gewesen sein, der aber zum Glück für „Revenge“ nicht explodiert ist.

Die weiteren Salven, die Jellicoe hört, kommen aus Panzertürmen, am Schluß der Flotte. Die speien empört ihre dicken Brocken auf zwei „gewaltige“ Gegner, und weitere Riesen verstärken sogleich ihr Feuer. „Einer der beiden da ist es gewesen! Salven hinüber, die sind noch lebendig!“

„Wiesbaden“, der Kleine Kreuzer, ist ihr Ziel, und etwa zwei Meilen weiter nach Osten ein zweites Wrack, „V 48“. Ein Boot der dritten Flottille, die während der deutschen Wendung vorstieß und Torpedos auf die Schlachtkreuzer sandte. Schwer zerschossen ist „V 48“ liegengeblieben. Zwei hilflose Schiffe vor dieser Front der Kolosse. Zer-



Breitseite eines englischen Großkampfschiffs

Bild: Stephen Cribb




PEGGY.
"Anything doing"?

trümmert, bewegungsunfähig, aber von mutigen Männern verteidigt. Eins dieser Wracks hat eben Torpedos geschossen, oder gar beide! Nicht festzustellen, von welchem sie kamen. Beide sind dafür dem Tode geweiht.

Triumph, ihr englischen Linienschiffe! „Marlborough" hat „Wiesbaden" getroffen! Die vierte Salve reißt dem verstümmelten Kreuzer den Bauch auf, die nächsten Granaten schlagen zwei Schornsteine über Bord. Sie dreschen weiter auf die „Wiesbaden".

„V 48", das winzige Boot, hat die Ehre, einer ganzen Division von Dreadnoughts als Ziel zu dienen. Auch die Männer auf diesem kleinen Fahrzeug blicken dem Tod frei und furchtlos ins Auge. Vier Riesenschiffe zerfetzen ein Schiffchen. Eine verheerende Salve kommt von „Colossus". Ist „V 48" gesunken? Die Engländer sehen das Boot verschwinden.

Sir Jellicoe fragt mit Scheinwerfer an, was da achtern los sei. Ob sie Großkampfschiffe des Gegners sähen? Sie sehen keine. Haben nur ein schnelles „Gefecht" mit kleineren Schiffen.

Wo stecken die deutschen Linienschiffe zurzeit? Da funkt Commodore Goodenough, der sich durch treffliche Auskunft schon mehrmals ausgezeichnet hat: „Deutsche Schlachtflotte steuert Ostsüdost."

Ostsüdost? Da ist sie wahrscheinlich schon ziemlich weitab. So weit ab, daß sie glaubt, in dieser Rich-

tung unterhalb der Grand Fleet nach Hause durchstoßen zu können? Allright. Wir werden die Deutschen abschneiden. Den Bogen schlagen.

Admiral Jellicoe befiehlt, in Divisionskolonnen, steil gestaffelt, auf Südsüdwest zu wenden.

Kaum hat er das befohlen, da überraschen ihn nochmals beunruhigende Meldungen. U-Boote an der Spitze des Gros gesichtet! Ein U-Boot auch in der Mitte!

Daß keiner der nicht gerade seltenen Alarme von U-Booten bisher zutreffend war, darüber denkt Sir Jellicoe jetzt nicht nach. Er ändert sofort wieder Kurs. „In Divisionen auf Südkurs wenden!" Das werdende T verliert ein wenig an Wert.

Goodenough hat die Unterlagen für seine wichtige Meldung nicht ganz umsonst bekommen. Auf weite Entfernung schon hat ihn, bei seinem Vorstoß aus Norden, ein lebhaftes Feuer von mehreren Linienschiffen begrüßt, und wie nachmittags hat er nur durch sein äußerst gewandtes Manövrieren die vier Schiffe ohne Schaden herausgezogen. Hauptsache jedoch: er hat aufgeklärt. „Really — Goodenough is more than good enough!"[1])

Ein Wrack wird Jellicoe gemeldet. An Steuerbord ein deutsches Wrack. Ehrenbezeugung dem toten Gegner: „Besatzung, die Front nach Steuerbord!"

---

[1]) „Gutgenug" ist wahrlich besser als gut genug.

Ein Irrtum. Es ist „Invincible". Einer hat am Heck den Namen gelesen.

Jellicoe befiehlt ein stilles Gebet. Auf HMS „Iron Duke" sind sie schweigsam geworden. Ein Heck, ein Bug — dann sind sie vorbei.

Sir Doveton Sturdee auf „Benbow" wird an Backbord ein Wrack gemeldet. Er winkt ab. Hat schon von der Brücke den Namen gelesen. Hat einen Gebetsspruch gemurmelt, oder die Fäuste geballt — —

Scheer hat erreicht, was er wollte: die englische Führung ist durch die Gefechtswendung der Hochseeflotte verblüfft. Sein schneller Entschluß hat ihm die Freiheit für neue Schritte verschafft.

Vielleicht ist sein Gegner der Meinung, die deutsche Flotte räume das Feld? Verzichte auf Kampf? Da wird er sich aber erheblich irren. Ein Schlag muß erfolgen, unter dem die Pläne des Feindes zerflattern! Die Nacht rückt heran, und eine Trennung der Flotten wird jetzt notwendig. Aber die Trennung hat nicht der Engländer zu bestimmen!

Noch immer liegt die „Wiesbaden" hilflos im Feuer ganzer Geschwader. Das böse Schicksal dieses Schiffes beschäftigt den deutschen Führer sehr.

Die Frist, dem Gegner einen empfindlichen Schlag zu versetzen, ist nur noch knapp. Keine Zeit mehr,

auf weiten Wegen jetzt noch eine neue Aufmarschstellung zu suchen. Der Sonnenball neigt sich schon weit nach Westen. Wenn er verschwindet, kommt die Dunkelheit.

Der Bogen, den der Gegner im Osten jetzt wieder schließt, zu neuem „crossing the T“, ist kaum zu brechen in der einen Stunde, die noch zum Kampf bei Tageslicht übrigbleibt. Doch auf keinen Fall soll die Übermacht dem Feind jetzt noch zum Sieg verhelfen. Ein energischer Vorstoß in den Bogen wird seine Festigkeit erschüttern. Ein schneller Angriff mit aller Wucht wird den Engländer zum zweiten Mal überraschen — —

Admiral Jellicoe formt vorsichtig wägend Entschlüsse. Admiral Scheer entscheidet verwegen und kurz.

Zwanzig Minuten sind seit dem Befehl zur ersten Wendung vergangen, da weht auf „Friedrich der Große“ schon Scheers Signal in der gleichen Bedeutung:

„Gefechtswendung nach Steuerbord bis zur Herstellung der Kiellinie in entgegengesetzter Richtung!“

Wie zuvor wird der Befehl auf sämtlichen Schiffen sofort verstanden und ausgeführt. Es geht erneut an den Feind! Wieder klappt das Riesenmanöver. Alle Schiffe pflügen die See nach Osten.

Zum zweiten Mal hat Admiral Scheer die ganze Flotte in voller Fahrt herumgeworfen, und führt sie der Panzerturmmauer der Grand Fleet ent-

gegen. Kaum fünf Minuten hat diesmal die Wendung der zahlreichen Schiffe gedauert.

Boote der III. Torpedoflottille sind auf seinen Befehl schon dem Angriff des Gros vorausgejagt: die Überlebenden der „Wiesbaden“ zu bergen, vielleicht auch noch Männer von „V 48“.

Der erschütternde Einsatz ist aussichtslos. Rasendes Feuer der britischen Divisionen empfängt sofort die wackeren Fechter. „Colossus“, „Benbow“, „Bellerophon“, „Canada“, „Iron Duke“ feuern mit allen Kalibern. Wie eine erdrückende Decke liegen die feindlichen Salven auf diesen paar kleinen Fahrzeugen, die sich für Kameraden opfern wollen, die sicher längst alle tot sind. Ganz unmöglich der Versuch, den Weg in diesem Feuerorkan zu schaffen. Sie müssen zurück. Die Boote wenden, nicht ohne Torpedos gegen die Feinde zu senden.

Haben sie „Wiesbaden“ nicht erreichen können, so hat doch ihr heldenmütiger Angriff Großes bewirkt: die „Queen Elisabeths“ und die letzten zwei Divisionen, elf mächtige Schiffe, weichen nach Osten aus! „Marlborough“ feuert noch schnell einen Torpedo auf die „Wiesbaden“. Und „Barham“ und „Valiant“ schießen abdrehend Scheibe auf diesen Kreuzer, den offenbar nichts zu versenken vermag.

Admiral Jellicoe werden vom Ende der Linie Torpedolaufbahnen gemeldet, und tückische U-Boote, die wieder „gesichtet“ sind. Er befiehlt den Divisionen am Schluß, sich hinter die Division 3 zu setzen, die

mit „Iron Duke“ in der Mitte der Front steht. Die sechste, die fünfte, die vierte Division, und die drei Queens, fünfzehn Linienschiffe, rücken vor den paar Torpedobooten und falschem U-Bootsalarm vom Gegner ab. Fünfzehn Schiffe, und gerade die, die zum Empfang der jetzt heranstürmenden deutschen Flotte am günstigsten standen!

Scheers geschlossene Macht braust heran. Die Schlachtkreuzer, die unermüdlichen Stoßtrupps der Linie, stürmen voran. Auf „Derfflinger“ sind Funk, Signalstation, Scheinwerfer zerschossen, aber „Seydlitz“, „Moltke“ und „von der Tann“ folgen auch ohne Befehl dem vorwärtsjagenden „eisernen Hund“.

Admiral Scheer greift an.

Der Engländer staunt, als er die Spitze der deutschen Flotte so plötzlich wie sie vorher verschwunden in hoher Fahrt wieder kommen sieht.

Die Grand Fleet eröffnet Feuer aus zweihundert Schlünden. Die Schlacht ist sofort wieder voll entbrannt und das Feuer schwillt schnell zu unüberbietbarer Heftigkeit auf.

Admiral Scheer greift an! Es geht ums Letzte, ohne Schonung von Schiff und Mann. Der Bogen muß brechen!

Admiral Scheer greift an. Auf „Friedrich der Große“ weht jetzt sein Signal:

„Große Kreuzer Gefechtswendung, rein in den Feind! Ran!“

Und „Derfflinger“ flaggt den drei Kampfgenossen in vorderster Front: „Gefechtswendung rein in den Feind!“ Im gleichen Moment durchhaut ein Geschoß den Panzer des vierten Turms und erschlägt, von den im Schacht entzündeten Kartuschen zu schrecklicher Wirkung gesteigert, 74 Mann der Turmbedienung. Ein einziger wird vom Druck der Explosion durch das enge Einsteigeloch hinausgeschleudert und bleibt am Leben.

„Seydlitz“ wird zweimal schwer getroffen, erzielt aber mit ausgezeichnetem Feuer auch einige Treffer auf „Colossus“, der verhältnismäßig gut sichtbar ist.

„Restloser Einsatz“ ist die Bedeutung des neuen Angriffssignals. „Rammen den Feind, rücksichtslos drauf,“ ergänzt das Signalbuch. Kein Signalbuch nötig.

Es ist 8 Uhr 13. „Derfflinger“ führt mit über 20 Meilen Fahrt, „Seydlitz“ ist zweiter, furchtbar zerschossen in den langen Gefechten. „Moltke“ folgt, und „von der Tann“.

„König“, „Großer Kurfürst“, „Markgraf“, „Kronprinz“, „Kaiser“, „Prinzregent Luitpold“, „Kaiserin“.

„Friedrich der Große“, „Ostfriesland“, „Thüringen“, und die andern zwölf Schiffe der Linie.

Torpedobootsflottillen, Kreuzergeschwader.

Die ganze Flotte.

Ein Stoß von ungeheurer Wucht, den Admiral Scheer mit spitzer Klinge gegen den britischen Bogen führt. Ein Stoß, wie ihn nur ein Führer wagt.

Nur eine Mannschaft ausführen kann, die ihm mit Herz und Hand ergeben ist.

Wieder steht Scheer auf der offenen Brücke. Eisern, gesammelt. Verkörperte Kraft der jungen Flotte, die sich mit der mächtigsten Seemacht schlägt. In einer Attacke, die dieser Führer verlangt, der stets im Leben auch von sich selber das Höchste an Einsatz gefordert hat. Wagen und Wollen — —

Scheer steht frei auf der Brücke. Verfolgt den entscheidenden Stoß seiner Flotte. Der Luftdruck einer Salve reißt ihm den Mantel vom Leibe und wirft ihn zu Boden. Lächelnd erhebt sich der Admiral und richtet in seiner großartigen Ruhe den Blick wieder vorwärts ins tobende Feuer, das ein Schiff nach dem anderen mit Wänden von Salvenschlägen ummauert.

Der Stoß in die Feindfront von Hunderten schwerer Geschütze gleicht einem Galopp gepanzerter Ritter gegen eine mächtig verteidigte Burg. Attacken fordern Opfer und Blut.

Das Trommelfeuer des feindlichen Bogens, hart dröhnender Wirbel von unzählbaren Salven, schlägt, bei der hohen Fahrt der Deutschen, bis über die Mitte ihrer Linie und wütet wahnsinnig auf die Spitze. Das wußte Scheer vorher, das wußte Hartog, der „Derfflinger" führt, das wußten die anderen Kommandanten: daß eine Attacke in dieses T ein Wettreiten mit dem Tod bedeutet. Aber ein Wille reißt alle voran, und ein Gedanke macht alle zu Helden. Der Stoß soll den Feind erschüttern! Er muß!!

„Auf die feindliche Spitze," verlangt der Befehl vom Schlachtkreuzergeschwader. Kapitän zur See Hartog wirft „Derfflinger" auf Südkurs herum. Die anderen folgen, und überwinden fast ohne neue Verletzung den Schwenkungspunkt, auf dem unerhörtes Feuer liegt. Jetzt endlich können die Schlachtkreuzer Breitseiten feuern, und alle Rohre, die noch nicht zerstört sind, brüllen auf im letzten Anhieb gesammelter Kraft. Die Vier sind der stahlspeienden Mauer so nah, daß kein Panzer mehr vollen Treffern standhält. Sie feuern Salve auf Salve, doch treffen sie wenig, denn die Gegner sind zu sehr verschleiert, selbst auf die wenigen tausend Meter. Sie sind bis auf achttausend heran, und fahren mit über zwanzig Meilen durch ein Inferno von Feuer und Stahl. Auf „von der Tann" schlägt während der Schwenkung ein 38er von „Revenge" gegen den achteren Kommandostand. Unter den Sprengstücken, die durch die Sehspalten dringen, fallen ein Offizier und drei Mann. Alle andern im Stand werden schwer verwundet.

Offen für sämtliche Gegner rasen die Vier parallel zum Feind auf fast südlichem Kurs. Stahlgewitter krachen und blitzen aus den nebligen Wänden in Nordost und Ost. Auch die zehn Kolosse, die bisher noch nicht auf Schiffe des deutschen Gros feuern konnten, sind nun eingefallen. Es feuern auch „Benbow" und „Bellerophon", „Centurion" „Vanguard", „Temeraire", „Collingwood" und „Superb", „Neptune", „St. Vincent" und „Ajax".

Breitseiten neben Breitseiten, schleudern die Briten gewaltige Mengen größter Granaten auf die schmale Spitze der deutschen Flotte. Aus Süden greifen dazu die sechs Schlachtkreuzer ein, die, wenn auch aus weiter Ferne, den Hagel verstärken.

British broadsides — sie sind nicht sehr sicher gezielt, sonst müßten die wenigen Schiffe der deutschen Spitze in Minuten vollkommen zertrümmert sein. Um sie brodelt die See, als suchten die Strudel krachender Geiser die Schiffe in die Tiefe zu saugen, und Säule springt neben Säule empor.

Feuer und Rauch,

Blitz und Donner,

Abschuß und Einschlag —

Schrecken und Schönheit der Schlacht der Schiffe.

Auch „König" läuft wieder in schwerstem Feuer. Viermal kurz nacheinander wird „Kurfürst" getroffen, und auch „Helgoland", elftes Schiff der Linie, erhält seinen Treffer. Das Feuer der Engländer ist auf das höchste gesteigert, und doch die Zahl der Treffer nicht allzu groß. Aber die deutschen Schlachtkreuzer vorn jagen am Abgrund des Todes entlang.

Die Engländer sind in Divisionen von Westen nach Osten gestaffelt, auf südlichem Kurs, so daß eine die andere zeitweise leicht überlappt und ein paar Türme nicht mitfeuern können. Am nächsten zum Feind die Schlußdivisionen, am weitesten ab

die Spitze mit „King George V.“. Die Kolonnen sind nicht voll ausgenützt in dieser Stellung. Sie müssen näher an den Feind. Admiral Jellicoe gibt Jerram Befehl, seine 1. Division weiter westwärts vor die zweite zu schieben, um durch Verlängerung der Front in Richtung auf den Gegner zum zweitenmal den T-Strich über die Deutschen zu ziehen. Es dauert Minuten, bis auch die Division Jerrams sich so weit nach Süden frei steuert, daß ihre Breitseiten voll mitwirken können. Wird „crossing the T“ jetzt ganz gelingen?

•

„Torpedoboote zum Angriff!“ hat Admiral Scheer befohlen. „Ran an den Feind!“ signalisiert der Führerkreuzer „Rostock“ sofort den Flottillen.

Sie haben schon brennend darauf gewartet, seit die Schlachtkreuzer das „Ran an den Feind“ begannen. Im Nu saust Stander Z an den kurzen Signalmasten hoch und flattert blutrot über den schwarzen Booten. Angriff!!

Die niederen Hecks fast unter Wasser im hart wirbelnden Sog der Fahrt von dreißig Meilen, stürmen die flinken Fahrzeuge dahin.

„Ran an den Feind!“ Vor den Schlachtkreuzern herum und zwischen den Linienschiffen hervor stürzen die Flottillen nach Osten gegen die hinter dunstigen Streifen den Blicken verborgenen Feindesgeschwader. Die Richtung ist ohne Befehl zu finden: geradenwegs los auf die Mauer der

starken Kolonnen, aus der die Blitze der Feuerkette zucken.

„Regensburg" führt die Flottillen bis vor die Schlachtkreuzer. Zuerst die VI., dann die IX. Flottille. Sie brausen vor, und „Regensburg" wendet zurück, um noch andere Flottillen zu sammeln zur nächsten Attacke.

Admiral Scheer hat vor sechzehn Jahren die Erste Torpedoabteilung der deutschen Marine geführt. Sie werden ihm zeigen, die kleinen Schwarzen, daß sie sich nicht vor dreißig Riesen fürchten, daß ihre geliebte Waffe für den Führer der Flotte von hohem Wert ist.

Kaltblütig geführt, rennen die Boote im tollen Zickzack gegen die stählernen Festungen an, von ihren tausendpfündigen Feuergarben empfangen. Die Mittelartillerie der Engländer und viele Paare von schweren Rohren feuern allein auf die kleinen Flottillen. Wassersäulen von Vierunddreißigern sind so gewaltige Lasten von Wasser, daß sie im Stürzen die kleinsten der Boote beinah erschlagen. Sie weichen gewandt und pfeilschnell kreuzend aus den Massen von Wasser und den tödlichen Splittern, die aus den rauschenden Säulen sirren. Schaffen eine Meile in zwei Minuten. Wie lange können sie, leicht verletzbar, durch so verheerendes Feuer laufen? Ein Treffer genügt, sie zum Krüppel zu schlagen. Ihr rasendes Wenden erschwert das Zielen so sehr, daß die Engländer fast ohne Beobachtung feuern, um nur eine Wand von Salven zu legen. Die Wand

ist breit und besteht aus Tonnen und Tonnen berstenden Stahls. Aber das Sperrfeuer der Front bringt die paar Boote nicht zum Stehen.

Stander Z! Vorwärts! Näher ran an den Feind! Ein breites Sperrfeuerfeld müssen sie durchlaufen, bis sie die Engländer deutlich erkennen und eine Reichweite haben, die Treffer verspricht. Gigantisches Bild, die Kolonnen der Feinde! Nie so geschlossen gesehene Masse der stärksten Armada der Meere!

Aber: eiserne Kerle führen die Boote — sie stehen es durch. Endlich ist der Moment gekommen, um, wie es so einfach bei Übungen heißt: die Torpedos zum Tragen zu bringen.

„Feuererlaubnis! Feuererlaubnis!!"

Wäre dieser Befehl auch nur geflüstert im Toben der Schlacht — die Männer an den Rohren hätten ihn gehört. Fäuste rucken an Abzugshebeln, und klatschend fahren die silbrigen langen Geschosse in Reihen gegen die grauen Kolosse im Osten. Die stählernen Fische der wenigen Boote sollen die dreißig Riesen verwirren!

Sprengstücke regnen über die Decks der Kleinen. Auf „G 41" schlägt ein Geschoß ins Vorschiff. Die aus dem Schlagloch aufpfeifenden Splitter reißen die Männer auf der schmalen Brücke mit blutigen Wunden zu Boden, und treffen noch andere an Deck. Tödlich getroffen kriecht der Torpedooffizier mit letzten Kräften zu den Ausstoßrohren, an denen kein Lebender mehr steht, und macht die beiden Torpedos los.

Klaffende Wunden tragen schon einige Boote, und mancher noch eben lachende Streiter liegt tot an Deck. Keiner der andern, die leben, beachtet den ringsum heulenden, dreschenden Tod. Sie verfolgen die Bahnen ihrer Torpedos, die aber schnell hinter dem Gürtel der Einschläge verschwinden.

Sie müssen zurück, die Pflicht ist getan. Ihre kleinen Kanonen sind ärmliche Knüppel gegen den Wall der mächtigen Panzer. Jede Sekunde länger verweilen heißt mit dem Leben sinnlos spielen. Sie wollen noch länger kämpfen für Scheer, wenn sie aus diesem Angriff entrinnen.

Schnell, wie sie gekommen, laufen sie nebelnd und qualmend zurück. Die VI. Flottille.

Da jagt schon die IX. im Feuerhagel ihre Rotköpfe aus den Rohren.

Ein Boot muß sterben. „S 35" faßt ein Volltreffer mittschiffs. Das Boot zerbricht und sinkt in Sekunden. „S 35" mit den Männern, die im furchtbaren Niemandsmeer vor zwei Stunden so viele Kameraden von „V 29" gerettet haben! Sie sinken mit ihnen zusammen ins Heldengrab der See.

Auch die IX. Flottille hat ihre Torpedos abgeschossen. Zieht Nebelschleier und kann mit den übrigen Booten dem Trommelfeuer entlaufen. Wo die Boote stürmten, liegt jetzt eine dichte Bank von Nebel und Qualm.

„Z vor!" Heran noch die nächste Welle. Es prescht die III. Flottille vor, und rast bis zum Ostrand des rauchigen Schleiers. An den Rohren

umklammern die Fäuste die Hebel, Augen starren auf die kleinen Knöpfe, die mit einem Druck den Todfeind der Schlachtschiffe zielwärts jagen. Jede Sekunde müssen die Riesengegner im Osten vor ihren Blicken erscheinen.

Sie sind durch den Schleier — das Sperrfeuer war nicht sehr stark. Frei und blank liegt auf Meilen vor ihnen die See. Was ist das?! Kein Feind? Der schoß doch noch eben aus naher Entfernung, mit vielen Geschützen?

Die Großkampfschiffe sind verschwunden!! Ganz weit im Osten sehen sie matte Schatten — —

Die III. kehrt um. Als nun auch die V. noch vorstürmen will, steht bereits fest, daß die Feindkolonnen, unter dem Ansturm der Schlachtkreuzer in wenigen Minuten eingedrückt, vor den Attacken der Torpedoboote nach Osten abgewendet haben! Diese letzte Flottille kann gerade noch ein paar Kleine Kreuzer und Zerstörer erkennen — —

Admiral Jellicoe ist dem gewaltigen Speerstoß des Gegners gewichen. Um 8 Uhr 20 bereits haben auf seinen Befehl die Divisionen das „preparative" gemacht: sind vom Feind zwei Strich abgestaffelt. Zwei Strich, und dann nochmal zwei Strich. Einen Achtelkreis hat der Engländer nach Backbord gedreht. Einzelne Schiffe und Divisionen sind vorher schon selbständig ausgewichen. Die Ausweichmanöver klappen nicht recht. Die Kolonnen sind durcheinander-

geraten. Ein Wirrwarr entsteht, — „a pretty mess,“ schimpfen ergrimmt und enttäuscht viele Offiziere.

Der britische Feuerorkan ist zum Wind abgefallen, zum Wind, dann zur Brise, und flaute schnell ganz ab.

Ein großes Glück noch für die Geschwader, daß sie die Bahnen der deutschen Torpedos frühzeitig sichten. Auf der, wie meist gegen Abend, glatteren See entdecken sie schon früh die Laufbahnen, die aussehen wie Sprünge im Eis, und können weichen. Sie können weichen und — sind weit gewichen. Und die vielen Zerstörer der Grand Fleet unternehmen keine Gegenattacke — —

Scheers mächtiger Stoß hat den Bogen zerbrochen. Das Crossing the T ist dem Feind nicht gelungen!

War das englische Festhalten am „crossing“ nicht falsch? Wieviele Hunderte von Salven wurden einfach in die Luft verfeuert, weil bei der Masse von Aufschlägen kein Artillerieoffizier seine eigenen erkennen, also nicht „beobachten“ konnte. Wer aber nicht beobachtet, kann auch nicht leiten, und wer nicht leitet, kann auch nicht treffen. So sagt ein alter artilleristischer Grundsatz.

Admiral Scheer hat im ersten Anhieb des neuen Stoßes erkannt, daß die Ordnung des Gegners erschüttert wurde. Ein paar Attacken noch mit Torpedos, das mußte genügen. Es hat genügt!



Die deutsche „König"-Klasse im Kampf (Gemälde von Claus Bergen)



Im Schutz der Schleier, die die Boote legen, hat Scheer die Flotte zum drittenmal gewendet. Die wackeren Torpedoboote haben den vom Vorstoß der Schlachtkreuzer überraschten Bogen durch ihre kühnen Angriffe vollends gesprengt.

Wohl haben die wenigen Minuten des Stoßes der Spitze ihre Opfer gefordert. Auf „Derfflinger" ist noch zuletzt ein Treffer in einen andern Turm geschlagen. In der Explosion durch den Turmschacht sind dreiundsiebzig gefallen, nur fünf, schwer verwundet, am Leben geblieben. „Seydlitz" hat auch noch Treffer erhalten, und mehrere Linienschiffe haben Mannschaftsverluste.

Kein Kampf aber ohne Opfer, und erst recht ohne Opfer kein Sieg. Die Hunderte von tapferen Männern sind für ihr Vaterland gefallen, auf der Hochseeflotte, die mit der British Navy ringt und sie zurückschlägt.

Der unerhört kühne Stoß ist gelungen. Stolzer Erfolg des Angriffswillens. Stolzer Erfolg der Torpedowaffe.

Todesmutig stürmende Großkampfschiffe und kleine Scharen der schwarzen Jäger haben die Riesenkolonnen erschüttert, haben die Wirkung des Feuers aus Hunderten von schweren Geschützen binnen Minuten restlos gelöscht.

Die ernsteste Lage in dieser Schlacht der zweihundertfünfzig Schiffe, vor dem breiten Bogen der in Waffen starrenden Phalanx der größten Flotte der Welt, hat Scheers unbeugsamer Wille gemeistert,

hat seine Flotte im Heldenkampf ohnegleichen sieghaft gewendet.

So wenig sich Tirpitz irrte in der Güte des Schiffsmaterials, um das er sein Leben lang unentwegt kämpfte, so wenig Scheer im Mut und Können der Zehntausende von Männern, die der englischen Flotte bewiesen haben, daß sie nicht mehr unbesiegbar ist.

Admiral Scheer hat dem Feind seinen Willen diktiert. Der Gegner hat abgedreht.

Mit dem zermürbenden Stoß in das T ist der stolze Pfeiler britischer Siegtradition gestürzt.

Nicht Wunder, auch nicht die nüchterne Taktik allein, ändern die Lage im Kampf, sondern Entschlüsse von Kraft.

Scheer hat die taktisch ungünstigste Lage allein durch Mut und höchste Kühnheit gewandelt. In einem Stoß, den die Theorie des grünen Tisches als unmöglich bezeichnet. Nicht daß der Führer die Regeln gesunder Taktik an diesem Tage vergessen hätte. Scheer und sein Stabschef von Trotha haben überlegenes Können bewiesen: bei allen Gefechten zwischen wesentlichen Teilen der Flotten hat sich der Engländer immer den stärksten Schiffen der Deutschen gegenüber gefunden. Kühnheit und Können vereint zwingen auch Übermacht.

Der Sonnenball neigt sich, noch schwach aufglühend, zum Rand des Pulverdunstnebels. Die Loslösung der Flotten ist gewaltsam vollzogen, und

nicht der Engländer hat sie bestimmt. Die gewaltige Seeschlacht von Mittag bis Abend ein voller Erfolg der deutschen Flotte.

Die Geschwader Scheers liegen auf südwestlichem Kurs. Im Osten rangieren John Jellicoes Admirale ihre verwirrten Kolonnen.

Admiral Scheer ordnet die Flotte zum Nachtmarsch. Er ist überzeugt, daß der Gegner versuchen wird, ihn weiter westwärts zu drängen und ihm dann im Süden den Rückweg zu sperren.

Um sich die Freiheit des Handelns auch für die Kämpfe des nächsten Tages zu sichern, will Scheer sofort und geradenwegs Hornsriff-Feuerschiff ansteuern, ohne sich durch Nachtangriffe des Gegners beirren zu lassen. Unter allen Umständen geradenwegs durch. Zu Beginn des Tages soll ihn der Feind gewappnet in geschlossener Front in Höhe des südlich von Hornsriff liegenden dänischen Feuerschiffs Vyl vorfinden. Er muß aber früher dort sein als der Engländer.

Die Torpedobootsflottillen haben Befehl, sich für Nachtangriffe gegen das englische Gros bereitzuhalten. Haben denn die Boote überhaupt noch Torpedos? Sind nicht ihre stählernen Fische längst alle verfeuert?

Jellicoe hofft, den Gegner vom Rückweg abzuschneiden. Scheer aber will den Gegner am Morgen erwarten. Hoffnung — — Wille.

*

Die britische Spitze steuert Südwest, die deutsche Spitze jetzt Süd. Die Flotten durchlaufen das große Gebiet der schweren Kämpfe des Nachmittags.

Um 9 Uhr 10 sind die Großen Flotten, von der Dämmerung in graublaue Mäntel gehüllt, nur zehn, zwölf Seemeilen voneinander entfernt, auf Kursen, die sich bald schneiden müssen. Sie sehen sich nicht. Der Himmel wird dunkel. Wann wird der neue Zusammenstoß kommen?

Die Boote der deutschen V. Flottille sind im Nordosten noch zäh im Gefecht mit Kleinen Kreuzern und Zerstörern, die bei der Verfolgung nach Westen plötzlich auf das III. Geschwader der deutschen Linienschiffe stoßen. Ohne ihre Torpedos in dieser selten günstigen Lage, auf nur sechstausend Meter, zum Tragen zu bringen, drehen die Engländer ab, unter einigen Salven, die „Kaiser", „Markgraf" und „Prinzregent" feuern. Die „Calliope" erleidet Verluste.

Weiter südlich greift die IV. Aufklärungsgruppe, die Kreuzer „Stettin", „München", „Frauenlob", „Stuttgart" und „Hamburg", das III. Kreuzergeschwader der Engländer an. Auf „München" fordert ein Treffer mehrere Opfer. Die Gegner, die, mit den Schlachtkreuzern Beattys im Rücken, weit bessere Aussichten haben für ein Gefecht, folgen den deutschen Schiffen nicht in den unsicheren Westen, und die Geschwader verlieren sich schnell aus Sicht.

Der Donner ihrer Geschütze hat aber genügt, um Admiral Beatty sofort mit den Schlachtkreuzern näherzulocken. Er sichtet Schlachtkreuzer und Linienschiffe. Die deutschen Schlachtkreuzer machen nur kleine Fahrt; sie sind gerade im Begriff zu stoppen, um Admiral Hipper auf „Moltke“ zu übernehmen. Aus allen gefechtsbereiten Geschützen erwidern sie sofort das heftige Feuer, das Beattys Sechs, in Südost nur schattenhaft sichtbar, auf sie so plötzlich eröffnen. Sie können die Salven nur nach den Mündungsfeuern des Gegners richten. Zwar treffen sie „Lion“ und „Princeß Royal“, doch ist das Feuer des Feindes bei seiner besseren Sicht überlegen, und die vier schwer zerschlagenen Kämpen müssen noch harte Treffer einstecken. „Derfflingers“ einziger noch gefechtsklarer Turm wird durch ein Geschoß verklemmt. „Seydlitz“ erhält zwei volle Treffer, und muß mit starker Schlagseite nach Westen ausscheren. Ein Treffer hat auf der Kommandobrücke Offiziere und Mannschaften getötet. Auch in den gepanzerten Stand sind Splitter gedrungen. Mehrere Offiziere verwundet.

Entlastung kommt von unerwarteter Seite. Die Linienschiffe sind gerade dabei, sich für den Nachtmarsch taktisch günstig zu ordnen: das schwächere II. Geschwader verhält die Fahrt, um sich hinter das I. und III. zu setzen. Als Konteradmiral Mauve, der Führer dieses Geschwaders, in Südosten den Kanonendonner hört, nimmt er tapfer Kurs in dieser Richtung, um dem unsichtbaren Gegner näher

zu kommen. Bis auf etwa fünf Meilen heran, gerät er mit Beatty in ein kurzes heftiges Gefecht, indes die deutschen Schlachtkreuzer sich frei machen können. „Deutschland“, „Pommern“, „Schlesien“, „Schleswig-Holstein“, „Hessen“ und „Hannover“ schlagen sich wacker, erzielen freilich kaum Wirkung bei dem durch Dunst gut gedeckten Gegner. Aber der Zweck, den Admiral Mauve in schnellem Erfassen der Lage verfolgte, ist durch das kurze Gefecht erreicht.

Im Dämmerlicht, nach halb zehn Uhr, wirken diese alten Schiffe des II. Geschwaders ganz gewaltig groß: der Engländer dreht ab. Die alten „Fünfminutenschiffe“ sind Ziele der sechs modernsten britischen Schlachtkreuzer gewesen! Admiral Beatty hatte sie wohl nicht erkannt? Vielleicht wäre er ihnen sonst doch gefolgt —?

Auf „Schleswig-Holstein“, „Pommern“ und „Schlesien“ sind geringe Verluste eingetreten, die andern drei Schiffe haben keine Treffer erhalten.

In der Nachhut ist die II. Torpedobootsflottille, die den spät erhaltenen Befehl, gegen das englische Gros vorzustoßen, noch ausführt, um halb zehn auf das II. englische Kreuzergeschwader und eine Anzahl Zerstörer geprallt. Nach kurzem Gefecht auf nächste Entfernung mit diesen stark überlegenen Kräften drehen die deutschen Boote ab, und auch am Schluß der Linie verstummt das Feuer, da die Gegner nicht folgen.

Um zehn Uhr treffen einige englische Kreuzer und Zerstörer auf die Mitte der deutschen Linie. Ein

paar Salven von „Westfalen“ und „Nassau“ schrecken sie ab. Admiral Jerram, der mit der 1. Division dicht hinter dieser britischen Gruppe läuft, drängt nicht nach — —

Aus den Einzelgefechten an mehreren Stellen, aus Meldungen seiner leichten Streitkräfte, auch aus eigener Beobachtung schwacher Schatten von Großkampfschiffen kann Admiral Jellicoe zwischen neun und zehn Uhr deutlich entnehmen, daß die deutsche Flotte in unmittelbarer Nähe läuft. Wieder siegt bei seinen Erwägungen die Vorsicht: er verzichtet darauf, trotz besserer Sicht, einen Schlag auf den Gegner zu führen. Ein Massenangriff in breiter Front müßte den Deutschen, die von seinen Kolonnen, bis sie dicht heran sind, nichts sehen könnten, außerordentlich zu schaffen machen. Jellicoe setzt dem Feind nicht nach. Die letzte Gelegenheit zu einem harten Schlag vor Einbruch der Nacht geht vorüber — —

Der Tag ist um, das Zwielicht herrscht. Der Himmel legt Schicht auf Schicht seine dunkleren Farben über die See und über die Schiffe.

Der Tag ist um. Begeistert über die endlich erzwungene Seeschlacht, in freudigem Einsatz, haben die deutschen Mannschaften die harten Kämpfe heldenmütig durchgefochten. Jeder gefallene Kamerad, jedes zerstörte Geschütz, hat ihren Willen, zu siegen,

der Flagge, die über den Schiffen flattert, Ehre zu machen, nur neu gestärkt. Die äußerste Kraft jedes einzelnen hat, im Bund der Gesamtheit, Gewaltiges erreicht.

Deutschlands Flotte hat den starken Feind, nachdem er kaum eine Stunde in kampfklarer Linie die Front bot, aus seiner weit überlegenen Stellung geworfen, seine Kolonnen verwirrt und zerstreut.

Stolz auf ihr Schiff, stolz auf ihr Vaterland, sind viele gefallen. Stolz tragen viele ihre Wunden. Sie haben gesiegt.

Der Kanonendonner ist verhallt. Mit der samtenen Decke der Nacht legt sich Frieden über die fahrenden Schiffe. Ein trügerischer Frieden vor neuem Sturm von Stahl und Feuer? Die Dunkelheit gibt keine Antwort auf diese Frage. Die Nacht ist geheimnisvoll. Ihr Schweigen birgt alle Möglichkeiten.

Admiral Hipper, der fast zweieinhalb Stunden auf dem Torpedoboot „G 39", im feindlichen Feuer nahe bei seinen Schlachtkreuzern laufend, die Kämpfe der Vier verfolgte, hat sich inzwischen mit seinem Stabe auf „Moltke" umschiffen können.

Schlimm sieht es auf seinen Schlachtkreuzern aus. Fünf Stunden der härtesten Kämpfe, immer im Mittelpunkt konzentrierten Feuers, haben tiefe Spuren gezogen. Aber noch leben sie alle fünf, diese beinah sagenhaft zähen Schiffe. Und vier von ihnen haben bis zum letzten Schimmer von Licht im Gefecht gestanden.

Von den Linienschiffen der Spitze und Mitte sind im letzten Vorstoß des Abends einige schwer getroffen worden, doch Gefechtswerte, verhältnismäßig, nur in geringem Umfang ausgefallen. „König" „Großer Kurfürst", „Markgraf" tragen teilweise die schwersten Wunden und haben Tote zu beklagen. „Kaiser", „Kaiserin", „Prinzregent", „Kronprinz" und die nächstfolgenden Schiffe sind mit kleineren Schäden und ohne Mannschaftsverluste aus den Kämpfen des Tages hervorgegangen.

Auf allen beschädigten Schiffen arbeiten die Besatzungen fieberhaft an der Wiederherstellung der höchsten Kampfkraft. Bereit sein ist alles. Hat auch der Engländer bisher kein Zeichen gegeben, daß er sich, Nacht oder Morgen, zu neuem Kampf zu stellen gedenkt, so sind doch die Deutschen zu jeder Stunde auf Angriff und Abwehr vorbereitet.

Herstellung höchster Gefechtsbereitschaft — da sind alle dabei, und arbeiten wild, als seien sie soeben frisch und erholt an Bord gekommen. Die Männer, die so lange Stunden übermenschlicher Anspannung im Lärmen und Toben der Schlacht hinter sich haben. Die auf den Beinen sind seit vierundzwanzig Stunden.

Nach und nach erfahren sie Einzelheiten vom Verlauf der Schlacht, von eigenen und feindlicher Verlusten. In den Türmen und Kasematten, in den Zentralen, Torpedoräumen, Kohlenbunkern, vor den Maschinen und Kesseln, blieb niemandem Zeit, sich um die Geschehnisse draußen zu kümmern. Auf allen Posten gab es nur eins: die Pflicht, von

Augenblick zu Augenblick aufs strengste wahrgenommen. Jede Minute verlangte den ganzen Mann. Ein Fehlgriff, Versagen in der Ausführung eines Befehls, kann dem Schiff das Leben kosten und noch andere Schiffe gefährden. So blieb jeder an seinen Platz gebannt. Was konnten sie auch sehen, im Nebel und Pulverdunst, über das eigene Schiff und einen ganz kleinen Teil der Riesenflotten hinaus? Wenig, wenig. Jetzt wissen sie mehr, und was sie erfahren, erfüllt sie mit neuem Selbstbewußtsein. Die Engländer haben sechs große Schiffe verloren, die Deutschen kein einziges Großkampfschiff.

Unendlich viel schwere Arbeit auf den in der Schlacht verwundeten Schiffen. Sorge für Kameraden und Schiff. Endlos die Reihe der stillen Heldentaten und schweigenden Opfer. Auf allen Schiffen, auf beiden Seiten.

Auf den Schlachtkreuzern Hippers sind sie die mühsame Arbeit, Trümmer aus dem Weg zu räumen, ja längst gewöhnt. Und das traurige Werk, gefallene Kameraden zu bergen: aus verbrannten Schächten, überfluteten Gängen, hervor unter zerschlagenen Rohren, verbogenen Platten.

Schwerverletzte werden auf Bahren gehoben, behutsam durch Schächte gehievt, zu den Ärzten getragen, die in der greulichen Luft der überfüllten Verbandräume hingebungsvoll retten, schneiden, heilen, verbinden, aufmuntern und trösten. Brandwunden, Granatsplitter, Gas.

Wie beherrschen sich die wackeren Männer, auch die mit entsetzlichen Wunden! Die Augen der Sterbenden blicken beruhigt und schließen sich friedlich, wenn Kameraden sagen: Wir haben gesiegt.

In der Enge der Räume und Gänge unter den Panzerdecks ist die Luft unerträglich: der Geruch von Pulvergas, von Blut, von verschmortem Gummi und Leder, von schwelenden Kleidern, verbrannter Farbe. Alle Gerüche von Kampf und Zerstörung zu einem beklemmenden Brodem verdickt. Doch keiner klagt. Die Gesunden schaffen, als seien Menschen nie zu ermüden.

Unerkennbar, schwarz, verölt und verdreckt, klettern Maschinisten, Heizer und Trimmer für Augenblicke an Deck, atmen die reine Luft des nächtlichen Meeres, Geschenk des Himmels, und starren mit Staunen auf die Zerstörungen der Schlacht, die sie in ihrer heißen Hölle nur mit den Ohren ahnen konnten, wenn wie gedämpfter Gongschlag, oder hart dröhnend und klirrend, Granaten auf Panzer und Deck oder unter Wasser zersprangen.

Sie ziehen frische Luft in die Lungen, die schwarzen Gestalten, und verschwinden wieder, die steilen Eisenleitern hinab. Die Zähne zusammen und weiter geschuftet, in den Bunkern, vor den Kesseln, an den Maschinen. Die Flotte braucht Dampf. Keiner weiß mehr, wie lange schon sie da schaufeln und schleppen, ölen und werken und Gewichte wuchten. Sie haben Durst, Hunger, Hitze, Brandwunden durchstanden und stehen weiter auf ihren Plätzen.

Das Schiff braucht Dampf. Die Nacht beginnt erst. Und wieder ein Tag, von dem sie nicht wissen, wie lang er sein wird. Zähne zusammen.

Die erschöpften Geschützbedienungen werfen sich zu kurzer Rast auf den Boden, schlingen Brot und Getränke hinunter, springen auf und beginnen sogleich die Geschütze wieder klarzumachen. Reinigen, reparieren und räumen. Keiner zeigt sich vor andern schwach. Keiner verzagt, wenn auch der todmüde Körper ein Ende herbeisehnt. Die Spannung auf neue Kämpfe unterdrückt die bleierne Mattigkeit.

Durchhalten, was auch die Nacht noch bringen mag, und der kommende Tag. Es geht um Deutschland. Wo und wann Admiral Scheer den Feind wieder faßt — er wird ihm nicht weichen.

Die deutschen Schiffe sind gerüstet zu neuer Schlacht.

In den Kommandotürmen stehen die Offiziere. Die Gesichter faltig vor Übermüdung, schmutzig von Pulverrauch, aber die Augen klar und entschlossen. Die Geschwaderchefs und Kommandanten beraten mit ihren Offizieren. Suchen sich ein Bild vom Stand der Flotten zu formen. Von der Gefechtskraft ihrer Schiffe. Erfahren von denen, die nicht mehr sind. Hart, dreimal hart schlägt der Tod auf stählernen Schiffen. Und schnell. Das ist seine Gnade. Ein Nicken, eine stumme Bewegung zum Mützenschirm. Nur keine Ergriffenheit merken lassen. Über die Karten und Meldungen gebeugt, beraten sie weiter. Was bringt die Nacht? Sie

ist kurz. Um drei, halb vier ist es wieder hell. Noch rund fünf Stunden.

Kommandant Hartog auf „Derfflinger“ drückt seinem Ersten „A.O.“, von Hase, die Hand, und sagt: „Das haben Sie gut gemacht.“ Womit er die Leistung der Artillerie während des ganzen Tages meint, vom ersten Schuß bis zur Todesattacke, die „Derfflinger“ führte. So sind sie, die deutschen Seemänner Scheers. Tapfer und schlicht. Keine großen Worte.

Admiral Jellicoe, um zehn Uhr mit der Flotte in Divisionen auf südlichem Kurs, gibt viertel nach zehn den Befehl zum Ordnen in Nachtformation. Die Grand Fleet rangiert sich in drei dichtgeschlossene Geschwaderkolonnen, die mit einer Seemeile Abstand nebeneinanderfahren.

Die 6. Division, Admiral Sir Cecil Burney, mit der durch Torpedotreffer beschädigten „Marlborough“, kann nicht voll mithalten und folgt im Abstand von mehreren Meilen. Auch das V. Geschwader von Thomas hängt ein Stück achteraus. An Steuerbord des Gros die Panzerkreuzer. Fahrt 17 Meilen.

Jellicoe hofft, die Deutschen vom Rückweg abzuschneiden. Einen Nachtkampf will er auf jeden Fall vermeiden. Die kurze Formation der Linienschiffsreihen soll dem Gegner das Finden des Gros erschweren.

Die Zerstörerflottillen erhalten Befehl, fünf Meilen hinter den Geschwadern zur Rückendeckung zu sammeln. Nur Rückendeckung, kein Angriff nach Westen! Die deutsche Flotte kann nicht sehr fern sein . .

So läuft die Grand Fleet durch die Finsternis: das Gros kurz und eng gegliedert, hinter ihm zwei losgelöste Geschwader, und in langem Verband die Leichten Kreuzer und Zerstörer, als Schutzschirm, über die Riesenstrecke von sechzehn Meilen auseinandergezogen.

Admiral Beatty mit seinen übriggebliebenen sechs Schlachtkreuzern und drei Geschwadern Kleiner Kreuzer läuft einige Meilen südwestlich der Spitze vorauf.

Sir John Jellicoe hat gründlich den Nachtplan überlegt und erwogen. Hauptsache ist und bleibt: die Grand Fleet unbehelligt durch die Nacht zu bringen, sie durch die fünf Stunden bis zum Morgen vom Gegner frei und intakt zu halten. Liegt sie dann vor dem Wege der Deutschen nach Hause, so wird sie sie schlagen. In der Defensive. Gegen den Feind, der doch angreifen muß, wenn er einlaufen will. Die Grand Fleet verfügt noch, trotz aller Verluste, über rund 140 gefechtsklare Schiffe — —

Scheer läuft westlich von ihr, und etwas weiter zurück. Vier Möglichkeiten hat der Deutsche zur Wahl.

Bleibt er in der jetzigen Position, achteraus, so wird er am Morgen gegen die Grand Fleet, die ihm breit im Wege liegt, kämpfen müssen.

Läuft er nach Westen ab, so wird ihn die Grand Fleet später treffen, weiter entfernt von seiner Basis, in gefährlicher Nähe frischer Geschwader aus Englands Reserve. England hat noch einige Schiffe mehr!

Zum dritten kann er nach Norden dampfen und einen Bogen weit ostwärts schlagen, um durchs Skagerrak in die Ostsee zu entweichen. Very well, wenn er das tut, ist die Nordsee ohne Flotte. Auch ist es ein weiter Weg bis zur Ostsee. Vielleicht wird dann doch die Grand Fleet ihm folgen, wenn sie auch bisher an der Ostsee nur schwach interessiert war — —

Und noch ein viertes könnte Scheer unternehmen: er könnte die Grand Fleet während der Nacht zu durchbrechen versuchen, um ihr im Dunkel zu entkommen. Die Grand Fleet durchbrechen? Das wird Scheer nicht wagen. Durchbruch in der Nacht? Absurder Gedanke. Versuchte er wirklich den Durchbruch, so müßte er scheitern. Er träfe auf siebzig starke Zerstörer, die seinen Vorstoß mit Sicherheit abbiegen und ihn nach Westen zurückjagen würden, mit ganz außerordentlichen Verlusten an Großkampfschiffen — —

Wie die Grand Fleet jetzt geordnet ist, bleibt sie unantastbar in den Stunden der Nacht. Der Entschluß ist richtig, die Formation gut. Die Grand Fleet wird am Morgen sehr günstig stehen —

*

Seit Beginn des Treffens der Großen Flotten hat Scheer das Heft in der Hand behalten. Er will es auch weiter in der Hand behalten, Nacht oder Tag. Er allein will bestimmen, wo und wann der Kampf wieder aufgenommen werden soll.

Sein Entschluß, Hornsriff anzusteuern und dort bei Hellwerden den Feind zu erwarten, steht eisern fest. Unter allen Umständen durch! Auch das Gros wird in der Finsternis aufs äußerste fechten, wenn es irgendwo auf feindliche Gruppen stößt. Ein Nachtkampf ist überaus gefährlich, aber für beide Seiten, und Scheer nimmt Risiko in Kauf.

Für die noch nicht klar eingeordneten Gruppen und Einheiten der Flotte ergeht 10 Uhr 10 unmißverständlich Befehl:

„Gros Kurs Südsüdost ein viertel Ost. Durchhalten! Fahrt sechzehn Seemeilen."

Durchhalten, den Kurs und die gleichmäßige Fahrt. Ist der Stoß in die Mammutmauer des Abends gelungen, so muß auch der Durchstoß im Finstern gelingen.

Das II. Geschwader an den Schluß der Linie, die stärksten Schiffe zur Mitte, die starken des I. Geschwaders nach vorn. Die Spitze des Speers muß scharf sein, widerstandsfähig.

Die Torpedoboote halten im Osten und Nordosten der Linie die Fühlung und erkunden, soweit es die Dunkelheit zuläßt, ohne den Anschluß ans Gros zu verlieren. Sie müssen bei Tagesanbruch in Höhe von Hornsriff sofort zur Verfügung sein.



Deutsches Torpedoboot Bild: Scherl



Die IX. Flottille geht zum Angriff vor



SMS „Derfflinger“ nach der Schlacht. Im Vordergrund,



Ein Treffer auf „Derfflinger“: Rohr eines Kasematt-

„Lützow" ist hinter das Gros gefallen. Mit den Mengen von Wasser im Vorschiff kann sie keine Marschfahrt mehr halten. Scheer bedauert das ungewisse Schicksal des Schlachtkreuzerflaggschiffs, doch kann dessen Zurückbleiben an dem Entschluß nichts ändern.

Den übrigen Schlachtkreuzern gibt er Befehl, sich an das Gros anzuhängen. Sie sind an Kampfkraft zu sehr geschwächt, um wieder die Spitze des Speeres zu bilden. An der Spitze des Gros führt SMS „Westfalen". Dazu als Vorhut die II. Aufklärungsgruppe, und die IV. an Steuerbord als Seitendeckung.

Admiral Hipper hat den Befehl, an den Schluß zu gehen, noch nicht erhalten, und will, mit „Moltke" voran, wieder die Spitze nehmen. Die Fahrt, die er fordert, 20 Meilen, kann „Seydlitz" trotz aller Schäden noch schaffen. „Derfflinger" aber und „von der Tann" bringen es nur auf 18 Meilen. Sie bleiben zurück, werden vom Flottenflaggschiff gesichtet, und fallen, auf neuen Befehl, sich anzuhängen, zurück, bis das letzte Geschwader der Linienschiffe vorbei ist.

Kurz nach elf Uhr ist die Marschordnung für die Nacht vollzogen. In geschlossener Gefechtslinie der Großkampfschiffe steuert die deutsche Flotte mit 16 Seemeilen Fahrt in Richtung Hornsriff. Voraus das I. Geschwader, als Spitzenschiff „Westfalen", Admiral Schmidt; das Flottenflaggschiff „Friedrich der Große", das III. Geschwader, das II. Geschwader.

„Derfflinger", „von der Tann", einige Torpedoboote und „Regensburg". Der Speer ist wieder zum Stoß gereckt.

Admiral Scheer hat „Chance 4" gewählt, die der Gegner für ganz unmöglich hält.

Was wird die Nacht bringen? Ist die Finsternis keines Menschen Freund, so ist sie ein tückischer Feind für Flottenkämpfe. Daß eine „offene" Nachtschlacht so starker Verbände unmöglich ist, wissen selbstverständlich die Führer der Flotten auf beiden Seiten genau. Ein Nachtkampf zur See ist zehnmal ungewisser als jeder nächtliche Kampf von Truppen zu Lande. Kriegsschiffe bewegen sich in schneller Fahrt, vom Feind ungesehen, auf unbeobachteten Kursen, vollkommen verdunkelt. Im Grau oder Schwarz der Finsternis sind die Gestalten ähnlicher Klassen fast ununterscheidbar, auch in der Nähe. Ein Gegeneinander dieser Flotten von über zweihundert Schiffen könnte nur zu wüstestem Wirrwarr führen, bei dem sich die Schiffe der eignen Geschwader leichter vernichten als Feind den Feind. Auflösung der Ordnung in den Geschwadern, fortwährendes Verwechseln von Freund und Feind, blindes Rammen, Stockung und Chaos wären die Folge. Eine Katastrophe, in der nur der wilde Zufall herrscht. Kämpfenden Gruppen zu Hilfe zu kommen, ist sinnlos, da auch bei Gefechten einzelner kleiner Verbände der Zufall nur Irrtümer einstreuen würde.

Bei Nacht müssen sich die Aktionen der Flotten zwangsläufig in Einzelgefechte lösen. Das Können der Artillerie verliert sehr an Bedeutung, wenn das Ziel auch selbst auf nur tausend Meter nicht sicher als Gegner erkennbar ist.

Nach Minuten des Feuerkampfs wäre auch bereits das blendende Licht der Scheinwerfer nutzlos, wenn es nur noch in Wolken von Pulverdampf stößt.

Müssen die Großkampfschiffe daher auf den Kampf von Gros gegen Gros verzichten, so kann doch ein Schiff in der Nacht die größte Bedeutung erlangen: das Torpedoboot, ihr schwierigster Gegner.

Das Torpedoboot soll auch im Finstern den Feind ausmachen und seinen Angriff an ihn herantragen. Seine Aufgabe ist genau so undankbar und zumindest genau so gefährlich wie die großer Schiffe, die im Dunkeln gleichartige Gegner bekämpfen müssen. Und das leichte Boot ist so schnell zu vernichten! Ist es einmal erkannt von einem schwerbewaffneten feindlichen Schiff, dann ist seine Lage äußerst bedenklich. Die ersten Treffer starker Kaliber bohren das Boot in den Grund, denn das Erkennen kann nachts nur auf geringen Abstand erfolgen; die Treffaussichten aber auf zweitausend, tausend und weniger Meter sind naturgemäß hoch.

Die deutschen Torpedoboote sind für den Angriff bei Nacht durchgeschult. Die Bedenken der Engländer, mit ihnen im Finstern zusammenzutreffen, sehr groß.

Schon bei Tage waren den englischen Dreadnoughts die kleinen Boote höchst unbehaglich und

ihre „Gesichter" höchst unsympathisch, als sie urplötzlich vor der Spitze der Deutschen auftauchten. Ausweichen konnten zwar die Linienschiffe der Grand Fleet den Geschossen der kleinen Schwarzen, aber nur mit dem „Erfolg", daß ihre Schlachtordnung erschüttert, ihr „T" von den wenigen Booten gesprengt wurde. Stand also der letzte bittere Eindruck des Tages ganz im Zeichen der deutschen Torpedoboote, was muß Sir Jellicoe erst für die Nacht von ihnen befürchten! So hat er die Linienschiffe aufs engste zusammengezogen, und eilt nach Süden, bestrebt, bis zum Morgen vom Gegner nicht entdeckt zu werden.

Was wird die Nacht bringen? Admiral Scheer ist auf den Durchbruch vorbereitet. Sein Speer ist spitz, und seine Torpedoboote bereit, sich mit Todesverachtung einzusetzen, wenn diese Spitze auf Kolonnen des Feindes trifft. Wo steht jetzt der Gegner? Der hat schon dafür gesorgt, daß schnell jede Fühlung verlorenging. Durchhalten. Hornsriff.

11 Uhr 30. Ohne daß die Führer auf beiden Seiten um die Stellung und Richtung des Gegners wissen, laufen die Flotten um diese Zeit auf gefahrvollen Kursen. Sie bilden ein „V", mit noch offener Spitze. Der linke, schmale und lange Strich dieses V ist die deutsche Flotte; der rechte, unten sehr dick, die englische. Das Spitzenschiff „Westfalen" und die Schlachtkreuzer Beattys ziehen die Striche

gegeneinander. „Westfalen" ist nur ein paar Meilen entfernt von den Feinden. Zwischen den Strichen des V dampfen Geschwader Kleiner Kreuzer.

Die Kurse, Südost und Süd, müssen sich schneiden. Das V wird sich schließen. Wann, und bei welchen Schiffen?

—

Schweigend kämmen die mächtigen Flotten die dunkle Nordsee, alle Schiffe schwarze Schatten. Nirgends ein Licht. Nur die winzigen, nach den Seiten abgeschirmten Hecklaternen, die dem Rudergänger des folgenden Schiffs den Vordermann zeigen, schimmern matt auf die Kielwasser.

An allen Geschützen der zahlreichen Schiffe liegt die Bedienung befehlsgewärtig bei den geladenen Rohren. Alle Scheinwerfer sind klar, den kalten Blendstrahl in der Sekunde zu werfen. Alle Torpedos abschußbereit. Kaum der kleinste Funke mischt sich in den schwarzen Qualm, der dick den Schornsteinen entströmt. Im Bauch der Schiffe versehen Heizer und Maschinisten ununterbrochen ihr schweres, wichtiges Werk. Da unten mag es noch so sehr lärmen, das vernimmt kein Feind, auch in nächster Nähe nicht. Hinter scharfen Nachtgläsern bohren sich forschende Augen in die Nacht, die undurchdringlich schweigt. Auf sämtlichen Posten, an Sprachrohren, Telephonen, an Hebeln, Tastern, Schaltern und Rädern verharren Mannschaften und Offiziere in einer harten Spannung. Die Nacht ist schwarz. Sie birgt Geheimnis.

*

Backbord querab von den Linienschiffen laufen die Kleinen Kreuzer der IV. A. G. auf dem Weg vor die Spitze. Von ihren Brücken und Marsen spähen die Gläser den Horizont in Süd und Ost ab.

Mächtige Silhouetten, kommen zwei Schiffe jäh auf sie los. Schon zucken an den Scheinwerfern die Hände zum Leuchten. Es kommt kein Befehl. Die zwei sind erkannt. Keine Gegner. „Moltke“ und „Seydlitz“, die vor „Stettin“ südostwärts kreuzen, um sich mehr vor die Spitze des Gros zu setzen, mit dem sie jetzt noch in ungefähr gleicher Höhe laufen.

Der letzte Schuß des Tages, vor gänzlicher Trennung der Flotten, ist gegen zehn Uhr gefallen. Die ersten Schüsse der Nacht, Torpedos, kaum hörbar, fallen kurz vor elf, am Ende der britischen Rückendeckung. Die VII. Flottille, geführt von „S 24“, stößt auf Zerstörer der englischen IV. Ein Erkennungssignal, blitzschnell — keine Antwort. Die VII. schießt vier Torpedos. Kein Scheinwerfer leuchtet. Der Gegner, von „Tipperary“ geführt, dreht ab. Die Deutschen laufen nach Süden weiter. Der Zerstörer „Garland“, der sie bemerkt, feuert einige Schüsse und meldet die Boote mit Funkspruch der Führung. Doch kein Zerstörer verfolgt die Deutschen. Ein Zwischenspiel von Minuten.

Elf Uhr. Admiral Boedickers Kreuzer der II. A. G., begegnen der XI. Zerstörerflottille, die

nordwärts läuft, sechzehn Boote stark, von „Castor" geführt. „Pillau" und „Frankfurt" schießen, ohne zu leuchten, Torpedos, und drehen schweigend nach Westen ab. Ihr Schweigen ist wohlberechnete Absicht: die Zerstörer sollen nicht auf die deutsche Linie aufmerksam werden. Das zweite Zwischenspiel im Dunkel.

„Castor" hat gewendet und führt die Flottille auf Südkurs weiter. Sie sichten an Steuerbord mehrere Kreuzer, die in hoher Fahrt vorüberziehen. Feind oder Freund? Vorläufig ein Rätsel. Vier sind schon vorbei, zwei jetzt in gleicher Höhe mit „Castor". Torpedos jagen? Es scheinen Germans zu sein. Nein, Engländer! Soeben blinkt von ihnen das englische Erkennungssignal herüber. „U. A." Beruhigt will „Castor" weiterlaufen, da fallen wie weiße Peitschenhiebe die Scheinwerfer der Zwei über ihn, und ein rasender Schauer von Granaten. „Elbing" und „Hamburg" sind die schnellen Schützen. „Castor" erwidert sofort, wird aber sogleich zum leuchtenden Ziel. Ein Boot an Deck ist in Brand geschossen. Sechs Treffer kurz nacheinander schlagen vierzig Mann zusammen, darunter zwölf Tote, und beschädigen „Castor" erheblich. Sein Seitenpanzer bewahrt den Zerstörer vor der Vernichtung. Besonderes Pech für diesen „Castor", daß „Lion" den wachsamen Gegnern das Geheimnis der englischen Parole verriet. „Lion" hat Blinksignale gemacht

an „Princeß Royal", hat um die Parole, Frage und Antwort, gebeten, da er sie verloren. „Lions" Frage und vor allem die Antwort haben deutsche Schiffe aufgefangen. Die Nacht ist keines Menschen Freund!

Die englische Flottille ergreift nach dieser herben Enttäuschung die Flucht. In der Nacht kommen Schiffe sehr schnell außer Sicht. „Castor" und zwei seiner Boote feuern noch Torpedos, aber ohne Erfolg. Die andern Zerstörer sind untätig geblieben, da sie die beiden deutschen Kreuzer noch immer für Engländer halten.

„Hamburg" hat Treffer in die Aufbauten und durch einen Bunker bekommen. Mehrere Mann sind schwer verwundet.

Die IV. Aufklärungsgruppe, Kreuzer „Stettin", „München", „Frauenlob", „Stuttgart", die gerade, um „Seydlitz" und „Moltke" passieren zu lassen, ein wenig nach Osten abgedreht haben, erblicken jetzt Backbord achteraus vier feindliche Kreuzer, die aus Norden in Vollfahrt herunterstürmen. Goodenoughs zweites Kreuzergeschwader.

Die Engländer haben von fern den Feuerkampf mit „Castor" aufflackern sehen. Noch sind sie unsicher, ob die Schiffe, die sie im Süden sichten, deutsche sind. Wohl rechnen sie mit feindlichen Schiffen, doch könnte es auch das eigene III. Kreuzergeschwader sein. Keine von beiden Seiten ist besonders begierig, sich

zuerst zu erkennen zu geben. Die Entfernung fällt fix, 1200, 1100, 1000 Meter. „Southampton" macht, von den Anderen aufgefordert, das Erkennungszeichen. Sekunde — da funkeln schon in der Reihe der andern die bunten Lichter. Verdammt — es sind Deutsche! Entfernung nur noch eine halbe Meile. Unter tausend Meter! „Dublin", der Kreuzer hinter „Southampton", eröffnet sofort das Feuer, doch sind bei den Deutschen bereits Scheinwerfer grell aufgeblitzt und die Besatzungen auf „Southampton" und „Dublin" sehen sekundenlang gar nichts mehr. Nichts anderes als die Treffer aus dem überaus heftigen Feuer der Deutschen, die beide Schiffe mit Stahl überschütten! Im Augenblick sind auf der „Southampton" die Scheinwerfer zerstört. Die Geschütze, die eben mit ersten Salven eingreifen, verstummt. Verwundete stürzen mit Toten neben den Rohren zusammen. Brücke und Aufbauten zerkrachen unter Bündeln von Treffern. Ein Artilleriekampf auf wenige Hundertmeter! Die Wirkung ist furchtbar. Fünfzehnergranaten auf solche Nähe! Auf „Southampton" schießen an mehreren Stellen Flammen empor. Kartuschen bei den Geschützen brennen! Im Licht dieser Feuer, im Blitzschlag der berstenden Geschosse fliegen Trümmer und Splitter, Menschen und Stücke von Menschen über Bord. Mehr als dreißig tot, vierzig verwundet, auf dem Flaggschiff des Commodore Goodenough, der überall mutig aufklärt und der Grand Fleet bedeutende Dienste erweist.

„Dublin" feuert noch. Auch die deutschen Kreuzer werden getroffen und erleiden Verluste. Auf „Hamburg", die mit „Elbing" bei der VI. A. G. kämpft, fallen zehn Mann. Der Kommandant, der Navigationsoffizier und mehrere Mann auf dem Vorschiff sind verwundet. Auf „Elbing" fallen vier Mann, zwölf sind verwundet. Die ersten Verluste des Kreuzers, dessen Schüsse die Schlacht begonnen haben.

„Southampton" kämpft tapfer im vernichtenden Feuer. Sie haben einen Torpedo geschossen vom Flaggschiff „Southampton". Er läuft bösartig durchs nachtschwarze Wasser. Niemand kann ihn sehen. Ohrenzerreißend ist das Krachen und Bersten der vielen Granaten des grimmigen Nahkampfs.

Der Torpedo findet ein Ziel. Gewaltiger Schlag, der allen Geschützlärm überschreit. Kreuzer „Frauenlob" ist getroffen, Munition explodiert. Geschoß auf Geschoß schlägt nun, im Strahl der Scheinwerfer von „Dublin", auf das Achterschiff des Kleinen Kreuzers. Er ist verurteilt zu sterben, doch seine Mannen feuern aus allen Rohren, die nicht schon zerstört sind. „Frauenlob" hat die vorzüglichen Schützen, die im Gefecht vor Helgoland den starken Engländer „Arethusa" mit fünfundzwanzig Volltreffern eindeckten, bevor der vor Staunen auch nur einmal wirksam erwidern konnte! Jetzt geht es zu Ende mit „Frauenlob". Fregattenkapitän Hoffmann. Das Schiff sackt ab. Am vierten Geschütz steht die Bedienung bis zum Leib im Wasser und jagt Schüsse

hinaus, bis die See das Rohr ersäuft und die Männer hinabsaugt. Schrecklich wüten die Flammen. Durch das Leck, das der Torpedo gerissen hat, strömt das Wasser gewaltig ein. Ein Ruck, das Schiff legt sich hart auf die Seite — da schallen drei laute Hurras in die Nacht. Die Männer der „Frauenlob" sinken ins finstere Grab. Dreihundertzwanzig deutsche Helden. Keiner zu retten.

Der dritte und vierte Kreuzer der Gegner, „Birmingham" und „Nottingham", haben gefeuert, aber ihr Licht nicht leuchten lassen. Sie bleiben in diesem kurzen Gefecht, das ihr Geschwader so folgenschwer überraschte, verschont.

Während „Frauenlob" sank, haben die Engländer abgedreht und sind ostwärts ausgewichen. Die Kartuschbrände auf „Southampton" sind gelöscht. Die Kreuzer geraten hinter die „Queens", achteraus vom britischen Gros. Zum erstenmal ist W. E. Goodenough mit seinen schnellen, geschickten Schiffen, die bisher aus jeder Gefahr verlustlos entrannen, von deutschem Feuer scharf angepackt worden. Das Gefecht, das kaum fünf Minuten gedauert, war ein grausiges Beispiel nächtlicher Kämpfe moderner Technik auf geringe Entfernung.

Zum erstenmal auch kann der Commodore keinen Funkspruch an den Flottenchef senden. Wie fast alles an Deck seiner „Southampton", ist auch die F. T.-Anlage zerschossen. Die meisten Geschütze zerschlagen, Löcher in der Bordwand, in Deckbauten und Brücke. Boote und Schornsteine zersiebt.

Achtzehn Volltreffer auf dem Flaggschiff. „Dublin" hat dreizehn, aber nur drei Tote.

Admiral Scheer weiß nicht, wo die britische Schlachtflotte steht. Bei den Gefechten der Kleinen Kreuzer der östlichen Seitendeckung kann er nur annehmen, daß sie sich mit Zerstörern schlagen, die der Gegner auf größerem Radius rund um sein Gros zur Deckung angesetzt haben mag. Doch einerlei, welche britischen Kräfte in diese Einzelgefechte verwickelt sind, die Richtung wird beibehalten. Stößt die Flotte dabei auf das englische Gros, so wird gekämpft, bis sie durch ist.

Die Striche des V laufen noch spitzer zueinander als vorher. Admiral Beatty gehört nicht mehr zu den Strichen des V: er befindet sich mit den Schlachtkreuzern jetzt etwa zwölf Meilen westlich des Gros, so weitab, wenn auch auf parallelem Kurs, daß er sogar schon westlich der deutschen Flotte steht. Und er hat schon einmal hoffnungsvoll Feuer eröffnet, nach — Westen! Auf „Princeß Royal" glaubte die Beobachtung deutsche Kreuzer im Westen zu erkennen, und schoß eine Viertelstunde auf Gegner, die gar nicht vorhanden waren.

Im Winkel des V der Großen Flotte ist es wieder dunkel. Aber nicht lange.

*

Schlachtkreuzer SMS „Moltke“ läuft auf gefährlichem Kurs. Er hat sich, beim Kreuzen zwischen der IV. A. G. und der Linie, von „Seydlitz“ getrennt, und wendet Südwest, um der Spitze der Flotte wieder näherzukommen. Vier große Schiffe tauchen plötzlich an Backbord auf. Anfangs unsicher, ob Freund oder Feind, erkennt „Moltke“ feindliche Linienschiffe. Es sind die Schlußschiffe der britischen Schlachtgeschwader. „Moltke“ dreht ab und sucht das Gros weiter östlich, sichtet aber bald darauf wieder die gleichen Schiffe.

Das Gros ist unsichtbar. Der Kommandant legt, um unnötige Gefahren zu meiden, das Schiff auf Südkurs. Wie außerordentlich gefährlich, und wie aufschlußreich, „Moltkes“ einsamer Marsch vor der schmalen, noch offenen Spitze des V ist, das zu erkennen verhindert die Nacht.

Mitternacht. Der 31. Mai ist vorüber. Bricht für England ein neuer „glorious first of June“ an? Wie Admiral Gaunt und andere englische Kommandanten mit Gewißheit erwarten? Erwartet haben jedenfalls, bis zu der Abendstunde, in der die Grand Fleet den Vorteil des kreuzenden T aufgab. Die Frage schwebt unbeantwortet in der Finsternis.

Der neue Buchstabe V hat sich in einer Viertelstunde merkwürdig verändert, noch bevor er vollendet wurde. Nur Minuten vor der „Vereinigung“ der

spitzwinklig laufenden Striche zu einem geschlossenen V, das heißt: zu Kämpfen mit unabsehbarem Ausgang, ist die Grand Fleet vorbei an dem Punkt, auf den die Striche zielten.

Aus dem V beginnt ein X zu werden: Admiral Scheer ist dicht vor dem Durchbruch! Ohne daß auch er das bisher ahnt. Gelungen freilich ist der Durchbruch noch nicht, aber die Spitze der deutschen Linie läuft eben über die Stelle, die erst Minuten vorher die Schlußschiffe der englischen Schlachtflotte kreuzten! Der Schaum der Schrauben der britischen Geschwader, der noch auf den schwarzen Wogen tanzt, wird jetzt vom Bug der „Westfalen" zerteilt.

Würde es in diesem Augenblick plötzlich hell, so zeigte sich das erstaunliche Bild, daß die Flotten, von „King George V." bis zu „Regensburg", eine einzige Kiellinie in der Länge von ungefähr zwanzig Seemeilen bilden: die linke Seite eines X, das genau in der Mitte geteilt ist. Aber es ist dunkel. Die Striche bewegen sich weiter.

Admiral Jellicoe ist heraus, aus einer Gefahr, von der er nichts weiß: der Gefahr des furchtbaren Aufpralls der deutschen Hauptmacht auf seine eng gesammelten dreißig Kolosse. Seltsamer Zufall der Nacht: die Großen Flotten, die bei Tage aus dichtestem Dunst überraschend aufeinanderplatzten, kreuzen bei Nacht die Kurse, ohne daß eine von beiden es merkt!

Die deutsche Flotte ist aber noch nicht heraus aus der Zone, die alle Gefahren nächtlicher Flotten-

kämpfe birgt. Noch läuft ihr Kurs spitz gegen den der englischen Zerstörerdeckung. Folgen doch die Zerstörer dem Gros in fünf Meilen Abstand. Sehr bald schon muß im Schnittpunkt des werdenden X ein „clash“ erfolgen, ein Zusammenstoß, der unvermeidlich ist.

Nur eine Viertelstunde vergeht. „Westfalen“, „Nassau“, „Rheinland“ und „Posen“, die ersten vier Schiffe der deutschen Linie. „Elbing“, „Rostock“ und „Stuttgart“ annähernd in gleicher Höhe mit ihnen, östliche Seitendeckung.

Auf sie zu läuft steil aus Nord bis Nordost die IV. Zerstörerflottille des Gegners. Die Engländer entdecken Steuerbord voraus ganz plötzlich vier riesige Schatten. Freund oder Feind? — die ewige Frage in dieser Nacht, hält die Beobachter auf dem Führerboot „Tipperary“ gefesselt. „There are those devils again!“ Da sind diese Teufel ja wieder! sagt einer, und meint — deutsche Schiffe. Nein, nein, höchstwahrscheinlich sind das eigene Linienschiffe. Vielleicht das Geschwader von Thomas. Und wenn es doch Deutsche sind? Eine feine Gelegenheit für erfolgreiche Torpedobootsattacke aus nächster Nähe. Wenn auch außerordentlich riskant. Captain Wintour ist begierig auf Beute. Er läuft bis auf tausend Meter heran, dann macht „Tipperary“ das Erkennungssignal.

Noch ist es nicht ganz zu Ende gezeigt, da liegt der Zerstörer bereits im grellweißen Licht deutscher

Scheinwerfer, und die erste Salve, die weithin durch die Stille der Nacht grollt, sitzt, ehe ihr Schall verklungen ist, voll auf dem britischen Führerboot. Reißt die Brücke über Bord, tötet den Kommandanten und sämtliche Männer auf dem Vorschiff.

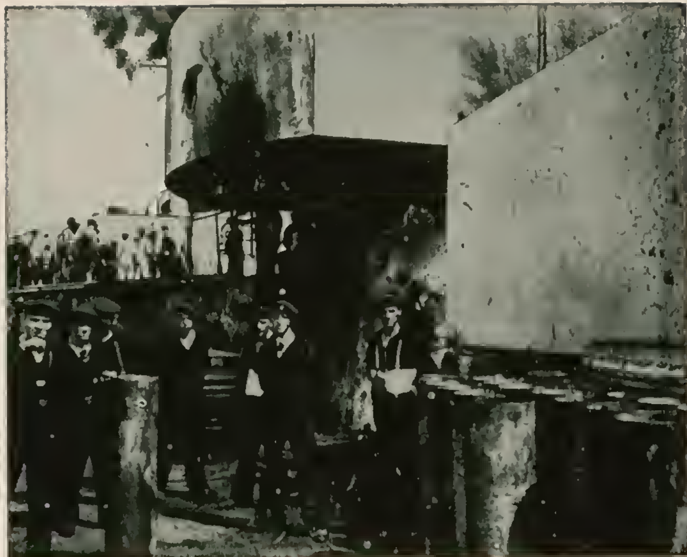
Wie grause Visionen aus einer Sage von Stahl und Feuer und von langen Lichtpfeilen des Todes springen die kurzen verlustschweren Nahkämpfe vor der schwarzblauen Samtwand der Nacht auf.

„Tipperary", „Spitfire", „Ardent" und „Garland" feuern aus neunhundert Meter Torpedos gegen die Deutschen, und drehen scharf ab nach Osten. „Tipperary" in hellroten Flammen. Weiß angestrahlt bietet der Zerstörer einen schaurigen Anblick. Dampfwolken quellen aus der zerrissenen Bordwand, das leicht entzündliche Heizöl ergießt sich ins Schiff, ein loderndes Feuermeer flutet innen und außen. Das Heckgeschütz hat noch eben gefeuert. Es schweigt, und wohl nicht eine Seele lebt mehr an Bord des Flottillenführers. Verbrannt und erstickt die ganze Besatzung, fast zweihundert Mann, bis auf ein paar, die mit den Aufbauten über Seite gefegt sind.

„Tipperarys" Signal — „Tipperarys" Ende. Ein Werk von Minuten. Feindschiffe bei Nacht — —

„Spitfire" will noch Torpedos nachladen. Umsonst: eine Granate fährt dazwischen, zerstört das Ladegeschirr.

Die Engländer haben im Abdrehen mit ihren Geschützen wacker auf die Linienschiffe gefeuert, um die schrecklichen Scheinwerfer auszulöschen. Gelingt das,



Schwerer Treffer auf „Seydlitz“: in der Rückwand des Turms „Caesar“ ist der Einschuß sichtbar



Ein zweiter schwerer Turmtreffer auf S M S „Seydlitz“. Einschuß vorn

Gewaltiges Bild des Kampfes: „Seydlitz“ in Flammen und Rauch gehüllt

Bild: Scherl



Linienschiff S M S „Westfalen“, das im nächtlichen Durchbruch als Spitzenschiff der deutschen Flotte fuhr

dann sind die Großen hilflos. Es gelingt nicht, doch ihre Granaten töten zwanzig Männer auf „Westfalen" und „Nassau". Doppelt so viele werden verwundet.

Von der kurzen Wendung vor den Torpedonahschüssen der Engländer auf den alten Kurs eindrehend, erkennt „Nassau" dicht voraus einen der Zerstörer und setzt in voller Fahrt zum Rammstoß an. „Spitfire" kann nicht mehr weichen. Der Kommandant brüllt noch „Vorschiff frei!" und reißt das Ruder herum, um auf Gegenkurs an dem Koloß noch vorbeizukommen. Haarsträubende Augenblicke! Zu spät: mit zwanzig Sekundenmeter Geschwindigkeit rasen die Schiffe Bug gegen Bug, Backbordseiten, aufeinander. Ein Prall von ungeheuerlicher Wucht, der „Spitfire" wie eine Blechbüchse aufschneidet, „Nassau" ein mächtiges Loch ins Vorschiff schlägt und ein Fünfzehnzentimetergeschütz aus der Deckbettung reißt. So gewaltig der Prall, unter dem „Spitfire" entsetzlich krachend fast bis zum Kentern nach Steuerbord kippt, daß auch der Riese „Nassau" sich mehrere Grad nach Steuerbord überlegt. Die Granaten seines vorderen Turms, aus tiefster Rohrstellung geschossen, fauchen über den Zerstörer hinweg, ohne zu treffen. Allein der Luftdruck der Mündungsfeuer ist so gewaltig, daß er die Brücke des Bootes zerdrückt, den Fockmast und vorderen Schornstein umwirft und dreißig Tote darunter begräbt. Der Kommandant fliegt von der Brücke an Deck, ohne ernstlich verletzt zu werden.

Gräßlich knirschendes Kratzen und Kreischen von Stahl, die Schiffe sind voneinander los, und aneinander vorbei.

„Spitfire" verschwindet im Dunkel, mit großen Stücken des Seitenpanzers der „Nassau" an Bord.

Das Leck des Linienschiffes ist über der Wasserlinie, und kann, wenn auch nur langsam, gedichtet werden. Vorläufig muß „Nassau" aus der Linie zurückfallen, da der Wassereinbruch die Geschwindigkeit drückt.

„Rostock", „Elbing" und „Stuttgart" sind in den Winkel zwischen die Großen und Kleinen geraten. Zwölf englische Zerstörer in nächster Nachbarschaft, da gibt es nur eins, bei Nacht: schnell weg! Wohin? „Rostock" setzt an, vor „Rheinland" nach Westen durchzubrechen. „Elbing" will vor „Posen" durch die Linie stoßen. Sehr kurz ist die Lücke zwischen den schnellfahrenden Linienschiffen. Der Kommandant der „Posen" sieht das Unglück kommen, will ausweichen, aber das geht nicht mehr. Der zweite Stoß in diesem Kreuzpunkt des X: „Elbing" manövrierunfähig. Der Bug der „Posen" hat sie an der empfindlichsten Stelle gerammt. Achterschiff, Maschinenraum und andere Räume laufen voll, viele Gefechtswerte hin. Durchgekommen ist „Elbing" nach Westen, und treibt völlig manövrierunfähig achteraus an der voranschießenden Linie entlang. Bei mißlungenem Durchbruch wäre der Kreuzer mitten in den Schwarm der Zerstörer geraten. „Stuttgart" ist unbeschädigt in Sicherheit.

*

Die englische IV. Flottille hat sich schnell wieder formiert, unter Führung von „Broke". Sie stürmt von neuem gegen die deutsche Linie, noch ungewiß, ob sie wirklich feindliche Schiffe vor sich hat.

„Broke" macht das Erkennungssignal. Wie bei „Tipperary" vor fünf Minuten wiederholt sich die Szene: im Moment des Signals schon stechende Scheinwerferblitze, von mehreren Schiffen, und schärfstes Feuer, „Rostock", „Westfalen" und „Rheinland" schießen mit einigen Salven die „Broke" in Brand. „Broke" dreht hart Backbord ab, hat Ruderhemmung und jagt mit Vollfahrt in das nächste Boot der Flottille, das, im Vorstürmen dicht aufgeschlossen, dem unerwarteten scharfen Bogen der „Broke" nicht mehr ausweichen kann. „Sparrowhawk". Ein Brechen und Klirren, der Steven von „Broke" sitzt fest im Mittelschiff des Gerammten. „Garland", der Hintermann, rauscht um Haaresbreite an den fest ineinandergeklemmten Booten vorbei, aber so hoch ist die Fahrt der Zerstörer, daß das vierte Boot, „Contest", noch ins Heck der „Sparrowhawk" jagt und mit dem Schnitt seines Buges zwei Meter glatt abtrennt.

Ironie des Zufalls der Nacht: drei Zerstörer, die sich selbst zerstören.

Als diese Boote aufeinanderrennen, faßt ein Torpedo den Kreuzer „Rostock", der gerade die Linie durchbrechen will. Der Torpedo hat die Frischwasserzellen getroffen. Seewasser wird mit in die Kessel gepumpt, die überschäumen. Der

Dampf reißt Wasser in die Turbinen hinein. Alle Turbinen keilen fest. „Schaufelsalat." SMS „Rostock" bleibt bewegungsunfähig zurück.

Die andern Zerstörer der IV. Flottille haben sich ostwärts entfernt. Als sie kurz nachher wieder südwärts wenden, sind sie zum drittenmal auf schneidendem Kurs zu der deutschen Spitze. „Westfalen" hat schon den ersten erspäht. Die Engländer sehen vier große Schiffe. Das vierte ist jetzt „Oldenburg".

„Westfalen" zeigt das Erkennungssignal, die Scheinwerfer leuchten, und in ihrer gleißenden Helle ist, wie eine Motte im Lampenlicht, der Zerstörer „Fortune" gefangen. Auf dem schon die erste Salve von „Westfalen" verheerend einschlägt. Der Vormast bricht nieder, die Brücke stürzt ein, das Schiff ist schwer leck. Wie „Tipperary" steht auch dieser Zerstörer sogleich in Flammen. Von weiteren Granaten getroffen, beginnt „Fortune" zu sinken.

Die übrigen Boote der IV. Flottille sind noch nicht vertrieben. Mehrere, die sich nahe heranwagen, werden von „Helgoland", „Oldenburg", „Posen" zu Wracks geschossen und treiben in Brand achteraus, wie „Tipperary" und „Spitfire" treiben — —

Grausame Leuchten, lodernd wie Fässer voll Öl, am Durchbruchswege der deutschen Flotte.

Tödlich verwundet, hat „Fortune" mit dem Heckgeschütz unentwegt auf deutsche Scheinwerfer gefeuert. Einer seiner Zwölfzentimeter zerstört den vorderen Scheinwerfer auf „Oldenburg", detoniert

gegen die Kommandobrücke, schleudert Sprengstücke in den Artilleriestand. Fürchterliche Wirkung einer Granate: Drei Offiziere und vier Mann sind tot, Kommandant, drei Offiziere und neun Mann verwundet. Der Rudergänger, von einem Splitter getroffen, ohnmächtig zusammengesunken, hat das Rad losgelassen. Voraus „Oldenburg" dreht „Posen" gerade vor den Torpedos ab, die die ersten Zerstörer gefeuert hatten. „Oldenburgs" Ruder ist ohne Hand! Gleich wird sie die „Posen" rammen!

Der schwerverletzte Kommandant, Kapitän zur See Höpfner, der die Situation sofort erkennt, springt blutend ans Ruder, reißt „Oldenburg" noch glücklich herum. Dann stürzt er nieder. Ein Anderer löst ab.

„Fortune" ist glucksend verschwunden. Neunundsechzig Tote. Nicht ein Mann bleibt übrig.

„Ardent", von derselben Flottille, läuft, schon beschädigt, noch in der Nähe der Linie. Sucht Anschluß an die eigenen Boote. Er sieht Rauch und glaubt sich nah bei den Seinen. Da stehen plötzlich die Silhouetten von Linienschiffen düster drohend dicht vor ihm. „Ardent" schießt kurz entschlossen Torpedos. Eine Sekunde nach ihrem Ablauf schon blenden die unheimlich grellen Scheinwerferstrahlen und Salve nach Salve fährt vernichtend ein in das kleine Schiff. Nur zwei Minuten liegt Licht und Feuer auf „Ardent", dann wird es dunkel. Der Zerstörer ist vollständig wrack. Versinkt. Vom schnellen sicheren Feuer der „Westfalen" erledigt. Torpedobootsschicksal.

Die IV. Flottille hat ihre braven Taten getan. Hat ungeheure Verluste erlitten. Am Nachmittag „Shark“ und „Acasta“ verloren, jetzt „Tipperary“, „Ardent“ und „Fortune“. Fünf aus ihrem Bestand von neunzehn. Aufs schwerste verletzt „Spitfire“, „Broke“, „Sparrowhawk“, „Contest“, „Porpoise“. Und über vierhundert Tote in dieser Flottille.

Furchtbare Fackeln der „Vierten“ im X, dem Kreuzpunkt der Katastrophen.

Die IV. Flottille, wie auch die anderen britischen Zerstörer, hatte nicht die geringste Nachricht vom eigenen Gros über den möglichen Standort der deutschen Flotte. Die Gefahr, auf eigene Schiffe zu schießen, war daher für sie besonders groß. Sie hat sich, den Umständen nach, in mutigen Angriffen ausgezeichnet geschlagen.

So furchtbar als Feind das kleine Torpedoboot dem größten und stärksten Linienschiff ist, wenn es unbemerkt und schnell sein Geschoß auf den Riesen loslassen kann, so unheilvoll ist seine Lage, wird es im Dunkeln in nächster Nähe der schweren Artillerie von großen Schiffen ertappt. Das beweist die Geschichte der englischen Vierten Flottille.

SMS „Seydlitz“, vor der Spitze des Gros, sichtet soeben drei große Schiffe auf Südkurs, die als Engländer klar erkannt wurden. Wahrscheinlich haben die drei auch schon die „Seydlitz“ gesichtet, erkannt,

Der so schwer beschädigte Schlachtkreuzer hat wenig Aussicht gegen drei starke Schiffe.

Dank sei dem Leichtsinn „Lions", der nach der Parole fragte! „Seydlitz" macht das Erkennungssignal der Gegner und wendet, unbehelligt, nach Norden. Vermutlich sind es die „Queens" gewesen, die der Schlachtkreuzer traf.

Nach zwanzig Minuten Gegenkurs setzt „Seydlitz" sich wieder auf Kurs nach Hornsriff.

Als vor Minuten in „X" die Explosion eines Torpedos erfolgte, haben „Malaya" und „Valiant", nur wenige Meilen südlich des Kreuzpunkts, ein Schiff der Klasse Westfalen deutlich erkannt. Die Grand Fleet hat deutsche Linienschiffe im Rücken! In nächster Nähe!

So kreuzen sich also doch nicht die Kurse, ohne daß wenigstens eines der Gros es gewahr wird. Der Gros? „Malaya" und „Valiant" melden die Wahrnehmung nicht ihrem Commander-in-Chief! Admiral Jellicoe bleibt unbefangen.

Ein Uhr nachts. Admiral Jellicoe hat nichts vom deutschen Gros vernommen. So ist er beruhigt, daß er den Nachtmarsch bisher ohne Störung fortsetzen kann. Wohl hat er entferntes Feuer im Rücken der Flotte gehört, denkt aber dabei nur an Zerstörergefechte mit deutschen Booten, die zu erwarten

waren. Der „screen", der Sicherungsschirm der Zerstörer, ist meilenlang, und der schwache, entfernte Donner scheint auf nichts anderes hinzudeuten als auf Gefechte leichter Kräfte.

Vor einer Weile hat Sir John den Kommandanten des „Castor" fragen lassen, ob er mit deutschen Torpedobooten im Kampf sei. Auch die Antwort von „Castor", in der von Kleinen Kreuzern die Rede war, hat ihm nichts anderes besagt, als was er vermutet: Kleine Kreuzer und Boote der deutschen Seitendeckung. So steht denn die Flotte von Scheer noch erheblich achteraus.

Wie aber reimt sich das mit der Nachricht aus London zusammen? Schon um 10 Uhr 16 hat er Bescheid von der Admiralität erhalten, der ihm den Südsüdostkurs der deutschen Flotte und ihre Fahrt von sechzehn Meilen meldet.

Das hat ihm zu denken gegeben, bis um Mitternacht ein weiterer Funk der Landstation kam, mit einer Standortangabe der Deutschen, die zweifelsohne falsch sein mußte. Indessen hat kurz vorher Commodore Goodenough ihm gemeldet, er sei im Gefecht mit feindlichen Kleinen Kreuzern in Südsüdwest. Südsüdwest! Und Goodenough läuft westlich des britischen Gros. Das einfachste Rechenexempel: so stehen die Deutschen noch weiter nach Westen. Oder mindestens ebenso weit, auf gleichem Kurs, wie das Geschwader von Goodenough, denn Kreuzer „Birmingham" wiederum hat die deutschen Kreuzer auf Südkurs gesehen zur selben Zeit, und hat das

gemeldet. Also Süd bis Südwest. Und von „Iron Duke“ gerechnet, ein erhebliches Stück achteraus. Zweifelsohne.

Wem soll er auch glauben: der Landstation oder Goodenough? Die Landstation hat ihn schon einmal schwer getäuscht; der Commodore aber hat stets vorzüglich aufgeklärt. Außerdem: Goodenough steht im Gefecht, sieht mit eigenen Augen.

Kann Jellicoe wissen, daß diese Deutschen, von denen Goodenough funkte, nur ganz kurze Zeit, in einer Schwenkung, auf Südkurs lagen? Er hat nichts mehr erfahren seit 12 Uhr 30.

Kann Jellicoe wissen, daß eine weitere Meldung von der „Southampton“, in der ihm Goodenough neue Einzelheiten berichten will, nicht durchkommt? Eine Scheinwerfermeldung, denn der Funk auf Goodenoughs Flaggschiff ist ja zerschossen.

Admiral Jellicoe vernimmt nichts Neues seit 12 Uhr 30. So bleibt er bei seinem Rechenexempel, das stimmen muß.

Wenn freilich Scheer dennoch näher am Gros läuft? Ihm geradenwegs in den Rücken fiele?

„Ach was! Im Rücken sind siebzig Zerstörer. Da kommt er nicht durch, ohne vollständig aufgerieben zu werden.“

Kann Jellicoe wissen, daß „Malaya“ und „Valiant“ ein Linienschiff ganz deutlich erkannt haben, — wenn sie ihm das nicht melden? Nein, es ist Nacht, und sehen kann der Admiral von „Iron Duke“, wie andere auch, nur eine sehr kurze Strecke.

Kann er wissen, daß seine vielen Zerstörer, die doch so manches sehen und erleben in diesen zwei ersten Stunden der Dunkelheit, überhaupt nicht an Melden denken?

Nichts kann er wissen, als das, was die paar Meldungen sagen bis 12 Uhr 30. Seither ist Schweigen. Das Schweigen scheint ihm zu bedeuten: Alles in Ordnung.

Admiral Jellicoe verläßt sich darauf, und darf sich wohl auch darauf verlassen, daß alle Kommandanten ihm melden werden, was meldenswert ist.

Kann Admiral Scheer aber wissen, was Admiral Jellicoe weiß, und was Jellicoe vielleicht nicht wissen will?

Die Nacht ist keines Menschen Freund. Deutsche Schiffe sind in der Nacht dreimal gefährlicher als bei Tage.

Admiral Jellicoe hält seinen Kurs. Er hofft doch, die Deutschen abzuschneiden — —

Admiral Scheer weiß in dieser Stunde, daß seine Flotte die Formation des Gegners durchbricht. An welcher Stelle, das ist für den Augenblick unerheblich. Von Großkampfschiffen ist nichts gesichtet. Wenn welche auftauchen, wird eben gekämpft. Und Kämpfe verlaufen selten ohne Verluste.

Die Linie hält Fahrt und Kurs. Die vorderen Schiffe haben schon mehrfach kurz und heftig gefeuert, „Friedrich der Große" hat brennende Wracks

von Zerstörern passiert, Fahrt und Kurs bleiben stetig. Der Speer dringt vorwärts.

Weiter weiß Scheer, daß er bei Tagesanbruch in Höhe von Hornsriff stehen wird und den Gegner dort zu empfangen bereit ist. Wenn der ihn nicht schon vorher in eine neue Schlacht verwickelt. Auch dann wird er schlagen. Er ist unterwegs, um die Grand Fleet zu bekämpfen, solange es geht. Vorsicht kann nützlich sein, zuweilen, doch ist sie kein Leitstern nach seinem Geschmack, in einer Seeschlacht, in der der Gegner vorwiegend den Angriff abwartet. Den wird er ihm ebensowenig schuldig bleiben wie im bisherigen Verlauf der Kämpfe, wenn er ihn erreicht in auch nur einigermaßen günstiger Stellung.

Scheer ist entschlossen, das Heft in der Hand zu behalten.

Ein Uhr nachts. Ein einzelnes englisches Schiff kommt mit hoher Fahrt aus Norden und hält steif südlichen Kurs. Auf seiner Brücke spähen die Augen seit langer Zeit fiebernd voraus: Wo ist die Grand Fleet?

Dort, dort muß sie sein! Im Westen sind Großkampfschiffe. Das stimmt mit den Berechnungen und Schätzungen recht gut überein. Kein Zweifel: sie sind wieder richtig verbunden. Three cheers. Hurra! Näher 'ran.

Von „Thüringen", „Ostfriesland", „Friedrich der Große" schlagen Scheinwerfer durch die Finster-

nis. Backbord achteraus ist ein größeres Schiff erschienen. Ganz schwach hat der Ausguck auf „Thüringen“ das englische Signal aufleuchten sehen. Da! Der Engländer steht hell im Schein von drei langen Fühlern bösartigen Lichts.

Hätte ein Schiff Verstand, so müßte dieses ihn verlieren, seine Maschinen müßten ruckartig stoppen: ein Orkan aus Panzertürmen faucht über das unselige Schiff.

Schon vor Überraschung nicht zu sofortigem Feuern fähig, findet die Besatzung des Engländers auch keine Zeit zur Gegenwehr. Die auch kaum Aussicht auf Erfolg haben würde. Die Lichtfühler bleiben, erbarmungslos. Von diesen unheimlichen Zeigefingern gelenkt, hageln Granaten herein aus Kanonen, die nicht zur Grand Fleet gehören.

Die deutschen Geschosse schneiden wie Feuergebläse die Bordwand des Schiffes förmlich auf. Zwei Schornsteine fallen unter ihren Streichen wie pappene Attrappen. Flammen und Explosion, bis zu den Mastspitzen lohend. Zwanzig Treffer in ununterbrochenem Krachen.

Von den deutschen Schiffen sehen sie, taghell beleuchtet, die Mannschaft an Deck des Gegners hin und her rennen wie Irre, sehen sie stürzen, um sich schlagen, in Feuer und zwischen berstenden Geschossen. Menschenkörper wirbeln durch den Vulkan. Das ganze Schiff ein Feuermeer der Zerstörung.

Schon glühen Deckplatten, Menschen krümeln zusammen, als würden sie eingeschmolzen.

Grell ist die britische Flagge beleuchtet, farbenfreudig über dem schrecklichen Bild ungeheurer, unglaublich schneller Zerstörung.

Die deutschen Schiffe sind vorbei, die Scheinwerfer geblendet. Andere springen nicht auf.

Das englische Schiff treibt langsam die deutsche Linie entlang, eine riesige Fackel, auf der die Menschenleben verlöschen wie Mücken an einer Kerze.

Die größte der Fackeln, die an der östlichen Seite der deutschen Linie wie schaurige Leuchttonnen liegen und treiben.

Bis die deutschen Schlußschiffe passieren, bleibt dieses Feuerwrack über Wasser. Dann ein mächtiger Donnerschlag. Zischend fährt es zu Grund mit den zahlreichen Toten. Erlöst die letzten Männer, die vielleicht, vielleicht noch auf ihm lebten. Achthundertundsiebenundfünfzig Mann trug der Kreuzer.

Feindschiffe in der Finsternis — —

Es war Arbuthnots Panzerkreuzer „Black Prince". Seit er von seinem Geschwader abkam, ist er Stunden im Rücken der Grand Fleet geirrt und hat sie gesucht.

Jellicoe hätte „Black Prince" ganz sicher entbehren können. Aber das unergründliche Schicksal hat es gewollt, daß „Black Prince" das Schlachtfeld wiederfand, nur um den grausamen Todesstoß zu empfangen.

*

Noch laufen die Flotten steif auf ihren Kursen: Süd die englische, Südost die deutsche. Der obere Teil des mächtigen X wird dünner. Über viele Meilen haben die zweihundertdreißig Schiffe seit Beginn der Nacht schon ihre Spuren gezogen, die deutschen sechzehn Meilen in jeder Stunde, die englischen siebzehn.

Schon vor einer Stunde sind sie über die Stätte gefahren, wo die deutsche Flotte dem Flaggschiff „Lion" zuerst in Sicht kam. Als noch keiner der sechzigtausend Männer der Grand Fleet ahnte, und kein Mensch im weiten Weltreich England, daß diese nach Norden stoßende Flotte der britischen Seemacht so erschütternde Schläge versetzen würde, am 31. Mai.

Die zweite Stunde des 1. Juni bricht an. Der Schirm der englischen Zerstörerdeckung ist lang und von erheblicher Breite. Noch jetzt befinden sich Flottillen östlich und leicht südöstlich der deutschen Spitze: Gruppen der IX., X. und XIII. Flottille.

Deutsche Granaten sind im Kampf mit der mutigen IV. Flottille über diese hinweg bis in Sichtbereich der östlichen Gruppen geschlagen, und haben bei diesen den Glauben erweckt, ein eigenes Linienschiffsgeschwader beschieße angreifende deutsche Torpedoboote. Wie doch die Dunkelheit der Nacht auf See voll von Verwechslungen und falschen Vermutungen ist! — —

Der Führer der IX. und X. Flottille, auf „Lydiard", dreht nach Südosten. Er will zunächst,

auf gleichem Kurs, vor die Spitze der vermeintlich englischen Linienschiffe laufen, um dann das Geschwader auf der westlichen Seite zu umkreisen und die befohlene Stellung hinter dem östlichen Flügel des „englischen Gros“ wieder zu erreichen. Es ist ein Fall des reinen Gehorsams auf die schon früh ergangenen, wenn auch recht unvollkommenen Befehle.

Die sieben Zerstörer der Flottille XIII schließen sich seinen Booten an. Sie fahren auf Durchbruch mit voller Kraft, zwölf in einer Linie. Acht sind hindurch vor dem Bug der verwechselten „Westfalen“; für die letzten vier wird es zweifelhaft. Der Kommandant auf „Lydiard“ vorn hat nicht gewußt, daß hinter den seinen noch sieben Boote der andern Flottille stumm gefolgt sind, und hat daher den Schnitt zu knapp berechnet.

Auch der neunte und zehnte Zerstörer, „Pelican“ und „Narborough“, können noch eben „Westfalen“ umlaufen. Die beiden letzten beißt der Hund.

Scheinwerfer schlagen wie Blitze vom Spitzenschiff und von „Rheinland“ nieder, und die zwei Abgehängten werden von schnellem, sehr heftigem Feuer überschüttet.

„Petard“, der „V 27“ versenkte und „Seydlitz“ mit einem Torpedo verletzte, hat dabei noch Glück im Unglück. Er hat, in letzter Sekunde vor dem Geblendetwerden, gegen den Himmel die Arme der Krane auf den Decks der Riesen gesehen, an denen

er deutsche Linienschiffe erkannte, und ist auf Schwerstes gefaßt.

Sechs Treffer empfängt er im Lauf von Sekunden. Das Heckgeschütz mit der ganzen Bedienung von Deck geschlagen, Löcher im Heck, Brand aus zerschossener Ölzuleitung. Der Splitterregen prasselt Vernichtung verheißend über „Petard". Dann ist der Zerstörer plötzlich durch, um Meter vorbei vor dem Bug des dräuenden Kolosses.

Wie „Pelican", „Narborough" und die anderen acht, denkt auch er nicht daran, jetzt von Westen die Linie anzugreifen, die ihre Hauptaufmerksamkeit nach Osten und vorwärts richtet. Das heißt: „Petard" hat keine Torpedos mehr, aber die andern Zerstörer verpassen eine ganz selten gute Chance.

„Westfalen" nimmt nun den letzten der Reihe aufs Korn, und liest im Lichtstrahl „Nr. 27". Der Zerstörer läuft allergrößte Gefahr, von dem Spitzenschiff überrannt zu werden. Er dreht im letzten Moment entschlossen auf gleichen Kurs, so daß er vorn dicht neben dem Riesen herzieht, für die Geschützbedienungen der „Westfalen" so wenig sichtbar wie der kleine Schlepper, der unten an die Bordwand des Ozeanriesen drückt, für die Passagiere, die auf dem Promenadendeck sitzen.

Der Kommandant der „Westfalen", Kapitän zur See Redlich, ist ein Mann von äußerst schnellem Entschluß. „Einen Strich Steuerbord!" befiehlt er zu legen; dann muß der verdächtige Bursche greifbar werden. Kaum dreht „Westfalen" leicht aus dem



Kleiner Kreuzer S M S „Elbing“

Kleiner Kreuzer S M S „Frauenlob“



Linienschiff SMS „Pommern“



Kleiner Kreuzer SMS „Wiesbaden“. — Gorch Fock, der Unvergeßliche

Bild: Scherl

Kurs, da ist er in Sicht, und die erste Salve, wie eine böse Spezialität von Hinsch, dem I. A. O. der „Westfalen", schlägt auch ihm das Heckgeschütz mitsamt der Bedienung von Bord.

Über vierzig Schnellschüsse der mittleren Artillerie machen „Turbulent", Nr. 27, zu einem mit Toten gefüllten Sieb, das wegsackt, als sei es von Blei beschwert. Einer der größten englischen Zerstörer, den deutschen Booten an Raum und Bewaffnung hoch überlegen, wie die meisten Flottillen des Gegners. Tausend Tonnen hat er, und hundertneun Mann Besatzung. Von denen nur dreizehn die Schreckensminute im Feuergriff der „Westfalen" überleben.

Zwei Uhr. Es ist wieder finster. Eine weitere Vision von rasanter Vernichtung ist weggewischt wie ein erregter Traum.

Schon eine halbe Stunde vor der Vernichtung von „Turbulent" sind östlich, weitab, in Höhe der deutschen Schlußschiffe, die Boote der britischen XII. Flottille, der einzigen, die auf dem Kurs des Gros noch gefährlich eingreifen könnte, von „Frankfurt" und „Pillau" unter Feuer genommen und stark nach Osten hinausgedrängt worden.

Der Durchbruchsweg für die deutsche Flotte ist frei!

Die Riesenmasse des langen Zerstörerschirms hat nicht nur der deutschen Linie kein Großkampf-

schiff entreißen können; sie hat beim Aufprall jeder Flottille außerordentlich schwere Verluste erlitten. Der „screen“ hat nicht entfernt das gehalten, was Admiral Jellicoe von ihm erwartet. Er hat auch nicht entfernt das gehalten, was Admiral Scheer von ihm erwartet hätte, wenn ihm bekannt gewesen wäre, daß die Rückendeckung rund siebzig Zerstörer massierte, ein wahres Wespennest.

Daß der Durchbruch mit so geringen Verlusten geglückt ist, liegt jedoch nicht nur am Ungeschick der Mehrzahl der britischen Boote; es ist vor allem der ausgezeichneten Scheinwerferarbeit der deutschen Schiffe und dem Zusammenwirken mit ihren Feuerleitungen zu danken, die mit fast mechanischer Präzision nur in Tätigkeit treten, wenn das Ziel im Griff ist, dann aber blitzschnell den Lichtfingern nachfassen mit den harten Klauen der Salven. Ganz besonders auf der „Westfalen“, die, als Spitzenschiff für den kühnen Durchbruch im Dunkel, die höchsten Leistungen zeigt.

Hieran liegt es, doch auch noch an anderen Gründen: daß die englischen Boote eine Nachtkampfschulung wie die deutschen noch nicht kennen. Daß sie nicht durchgebildet sind in der Taktik des Anlaufens, im Erfassen des günstigsten Augenblicks und in der Beurteilung feindlicher Gegenbewegung. Wieviele vortreffliche Angriffsgelegenheiten haben sie verpaßt, bei aller Bravour einer ganzen Anzahl von Booten!

Durch siebzig deutsche Torpedoboote wäre eine sieben Meilen lange Linienschiffskette keinesfalls so

ungestraft durchgebrochen. Das darf schon damit als bewiesen gelten, daß das englische Gros bei hellem Tage von einer kleinen Zahl deutscher Boote vollkommen aus seiner Ordnung gebracht werden konnte.

Daß dieser Durchbruch so viele Opfer beim Gegner erfordert, hat auch noch den allgültigen Grund: die Nacht ist ein Feind der kämpfenden Schiffe! Der Zufall hat beide Hände im Spiel.

Der Zufall und der Irrtum. Das beweist der Versuch der englischen IX., der X. und XI. Flottille, an das „eigene Gros“ zu schließen; das beweist der gänzlich verstörte „Black Prince“, aus weitem Abstand den „Freunden“ entgegengelaufen; das zeigen auch andere Fälle auf beiden Seiten in dieser Nacht.

Torpedoboote in schwarzer Nacht — erregendstes Hazardspiel der Seeschlacht, in dem alles auf eine Karte gesetzt wird und der Verlierer, wenn er noch Glück hat im Pech, nur um Haaresbreite dem Ende entgeht.

Schon vor drei beginnt es hell zu werden. Die tiefe Nacht ist bereits vorbei, denn es ist Frühling. Der 1. Juni. Himmelfahrtstag — —!

Im Osten künden lichtere Streifen das Kommen der Sonne, die in zwei Stunden alle Geheimnisse, die jetzt noch verhüllt im riesigen Kampffeld und Marschgebiet der Flotten liegen, entschleiern wird. In einem Kampfgebiet, das Zehntausende von Quadratkilometern umfaßt, von Mittag bis Morgen.

Indes im noch schwärzlichen, fahler werdenden Grau der neue Tag hervorbricht wie vor vierundzwanzig Stunden, als beide Flotten, blank und unversehrt, ihre Häfen verließen, liegen und lahmen die schwerverletzten Schiffe weithin verstreut in diesem Kampffeld.

Es laufen einsam, von den Verbänden gelöst: „Warspite", „Warrior" und „Marlborough", „Sparrowhawk", „Acasta" und „Broke", „Spitfire", „Contest" und „Porpoise".

„Tipperary" sinkt eben, ausgebrannt und noch glühend, mit Zischen und Gurgeln.

Es starrt aus der See, Bug und Heck, das Wrack der „Invincible". Das „unbesiegbare" Schiff, ein Omen dieser Seeschlacht?

Es mühen sich vorwärts, von den Verbänden gelöst: „Lützow" und „Seydlitz", „Rostock" und „Elbing". Im Norden liegt noch „Wiesbaden".

Viel einsames Ringen ums nackte Leben hat das Dunkel der Nacht verborgen gehalten.

Unsäglich mühsam gerungen wird um die Erhaltung der wunden Schiffe.

Die Augen der Männer auf den Brücken spähen jetzt trotz aller Müdigkeit noch gespannter in die Wände des Himmels; die Ohren horchen geschärfter in die Morgendämmerung. Alle Besatzungen erwarten einen neuen Großkampf mit der feindlichen Flotte. Scheers sämtliche Schiffe sind, bis auf die wenigen,

die ganz kampfunfähig geschossen wurden, bereit, ihn zu eröffnen.

Zu dieser Zeit des ersten matten Lichts verlangt die Nacht, noch nicht ganz gewichen, weitere Opfer.

Eine letzte Flottille von englischen Zerstörern, und keine geringe, steht zwischen der deutschen Flotte und ihrem Ziel Hornsriff: die XII., die „Frankfurt" und „Pillau" vor anderthalb Stunden nach Nordosten gejagt haben. Sie steht ungefähr 25 Meilen hinter Jellicoes Flaggschiff. Zwei Boote der XIII. mit dem Führerkreuzer „Champion" sind zu ihr gestoßen. „Faulknor", das Führerschiff der XII. Flottille, zieht nun mit zwölf der stärksten und schnellsten Zerstörer, die zusammen über fast fünfzig Torpedorohre verfügen, auf südlichem Kurs. Wieder ist ein „V", ein kleineres freilich als um Mitternacht, im entstehen.

Viertel vor drei. Der Flottillenchef auf „Faulknor" sichtet steuerbord voraus, in Südwest, eine graue Linie von Großkampfschiffen, die er bald als deutsche ausmachen kann.

„Full speed! German capital ships!"

„Äußerste Kraft! Deutsche Großkampfschiffe!" befiehlt Captain Stirling, um vor der Spitze aufzukreuzen. Er ist angriffsfreudig, die Gelegenheit günstig.

Der erste Vorstoß gelingt nicht mit dem nötigen Schwung. Die Deutschen sind aus Sicht gekommen.

Der Flottillenchef nutzt die hohe Geschwindigkeit der Boote, ihren besonderen Wert: eilt mit höchster Fahrt der Marschrichtung, in der die Großkampfschiffe ziehen, voraus, schwenkt auf Gegenkurs und stürmt von vorn zum Passiergefecht an.

Drei Boote sind „Faulknor" gefolgt. Der Angriff der vier trifft auf das III. Geschwader. Von „Großer Kurfürst" werden die Engländer zuerst gesichtet. Das Schiff nimmt sie unter Feuer, dreht dann ab.

Schon sind zwölf Torpedos aus den Rohren, da haben erst „König" und „Deutschland", das Flaggschiff des hinter „König" anschließenden II. Geschwaders, die Feinde erkannt und eröffnen ebenfalls Feuer auf sie.

Diese Britentorpedos sind bei der Nähe sehr gefährlich: einer läuft knapp vor „Großer Kurfürst" vorbei, einer an „Hessen" und zwei an „Markgraf". Hinter „Kronprinz" ist einer, seltener Fall, ohne Anschlag im Kielwasser explodiert.

Stirling hat einen rasenden Anlauf genommen. 25 Meilen plus 16 der Linienschiffe ergibt, im Passiergefecht, eine Geschwindigkeit von 75 Kilometern, mit der die Gegner aneinander vorbeilaufen. Die Beleuchtung ist vortrefflich für die Aktion der Zerstörer: noch dunkel genug, ihre grauen Körper lange zu decken; zu hell schon, als daß die Linienschiffe mit Scheinwerfern noch wirksam leuchten könnten.

3 Uhr 10. Ein paar weitere Boote sind in den Spuren „Faulknors" gefolgt, neue Torpedos

laufen gegen die Deutschen an. Einer trifft im II. Geschwader. Vernichtender Treffer!

Hart hintereinander ein Trommeln schwerer Detonationen, Rauch stößt mit Druck durchs Deck empor. Nach Sekunden steilen riesige Flammen senkrecht auf. Linienschiff „Pommern"! Munitionsräume müssen getroffen sein. In einer hohen Feuersäule zerbricht das Schiff in der Mitte, verschwindet sofort. Keiner seiner Achthundertvierundvierzig kann gerettet werden!

Der schmerzlichste Verlust unserer Flotte auf dem nächtlichen Marsch. Nicht so sehr wiegt der Verlust des veralteten Schiffes, doch schwer der Tod der braven Besatzung. Ein Drittel aller bei Tag und Nacht gefallenen Deutschen.

Die übrigen Torpedos, die zwischen die Linien geraten, werden gewandt von den einzelnen Schiffen ausmanövriert. Die XII. Flottille muß dem gesteigerten Geschützfeuer weichen. „Onslaught", zerschossen, in Brand, entkommt mit Mühe und Not.

Wenn die IV. Flottille des englischen Zerstörerverbandes durch ihren Angriffsgeist, durch das heldenhafte Verhalten der Kommandanten, besondere Lorbeeren verdient hat, so kann sich die XII. Flottille, als einzige der Engländer, das Verdienst anrechnen, ihre Attacke nicht nur mit Schneid, sondern auch taktisch richtig gefahren zu haben, unter kluger Benutzung einer günstigen Gelegenheit.

*

An Steuerbord der deutschen Linie reißt kurz darauf eine rätselhafte Explosion dem Torpedoboot „V 4" den größten Teil des Vorschiffs ab.

Daß diesen Sprengstoß, der achtzehn Mann tötet, kein Torpedo aus dem englischen Angriff bewirkt hat, ist so gut wie sicher. Die Frage bleibt offen, ob „V 4" einer Mine oder der Explosion eines eigenen Torpedos zum Opfer gefallen ist. Das Boot kann nicht gehalten werden, die Besatzung wird übergenommen.

„Wiesbadens" Leben erlischt um drei Uhr. Was die letzten der Helden auf diesem Kreuzer aushielten, ist kaum zu fassen.

Seit seinem Stillstand von ganzen Geschwadern mit schwersten Kalibern zusammengeschossen, von zwei Torpedos weiter zerrissen, lag das Schiff, mit Toten gefüllt, die Decks voll Toter, unerreichbar zwischen den mächtigen Fronten. Ringsum im Wasser, verwundet, sterbend, Matrosen, Offiziere.

An Deck nur noch wenige Mann, zu denen sich die Heizer gesellten, vom ewigen Dröhnen und Bersten der Einschläge über den Köpfen fast zur Verzweiflung getrieben. Ihr Dienst an Maschine und Kessel ist schon so lange vorbei.

Gemeinsam fischen alle, die sich bewegen können, an Tauen und Ketten Kameraden aus See, die von Geschossen hinabgeschleudert wurden.

Ein paar stärken immer wieder die Hoffnung und machen „Stimmung" in dem kleinen Häuflein

der Männer, das zuletzt, hinter Schutzschilden zusammengekauert, das Ende erwartet. An Hoffnungen, die stets vernichtet werden, bleibt ihnen nichts erspart.

Sie haben die Vorstöße der todesmutigen Kameraden von der schwarzen Waffe gesehen, außer sich vor Freude über die nahende Rettung. Haben um sie, wie nicht um das eigene Leben, gezittert, als die kleinen Boote durch Schluchten von Salven wie gehetztes Wild zurückweichen mußten.

Sie haben die Vorstöße Scheers gegen den feurigen Bogen der Feindesflotte beobachtet, wenn auch nur Teile der Flotte, die sich im Dunst einmal zeigten. In der Bewunderung haben sie ihre schmerzenden Wunden und die Trostlosigkeit ihrer Lage vergessen. Ein grimmer Trost freilich blieb noch den Letzten: die Brände, die das Wrack weiter verwüsten, werden als Fackeln den Rettern den Weg weisen. Denn Retter mußten noch kommen. Sehr viel gehört dazu, bis der Mensch die Hoffnung begräbt.

Retter konnten nicht kommen! Scheer mußte dem Feind an der Klinge bleiben. Jedes Schiff, das er rückwärts gesandt hätte, wäre ebenfalls verloren gewesen. Wüßten die Helden, die da starben, einer nach dem andern, wie sehr Admiral Scheer an ihre Rettung gedacht und sich um sie gesorgt hat; daß er beinah die ganze Flotte allein zur Befreiung der „Wiesbaden" angesetzt hätte zu einer Zeit, die so viele andere Gefahren bot; wüßten sie, was Admiral Hipper für sie getan und fortwährend versucht hat,

sie würden froh lächelnd gestorben sein. Als deutsche Männer, Vorbilder höchster Pflichterfüllung, sind sie auch so in den Tod gegangen. Fünfhundertundneunzig! In vielen Sichelhieben des Todes niedergemäht: Im Granatschlag gefallen, zerschmettert, ertrunken. Seemannslos im härtesten Schicksal des Krieges: auf bewegungsunfähigem Schiff.

Mit „Wiesbaden" ist auch Gorch Fock geblieben, fröhlicher Seemann von ganzem Herzen und tapferer Kämpfer, der sich die salzene See zum Grab gewünscht. Er ist in ihr versunken. Die Wogen spülen den toten Gorch Fock weit von der Stätte der gewaltigen Seeschlacht an einen friedsamen Strand. Das unsterbliche Werk des Dichters Gorch Fock ist geblieben, wie die Erinnerung an die „Wiesbaden" ewig bleiben wird in den Herzen der Deutschen, mit dem Wort Skagerrak — —

Drei Uhr nachts. Sie haben ein Floß gezimmert, die letzten paar Mann. Starren mit brennenden Augen ins lichter werdende Grau des Horizonts, aus dem längst kein Kampfgetöse mehr heraufrollt.

Drei Uhr. Sie spähen schon lange aus. Immerfort, in einer unendlichen Nacht, sind Hoffnungen aufgeblüht, jäh wieder verwelkt. Jetzt, jetzt — am Horizont ein Punkt! Ein Schiff, bestimmt! Sogar zwei! Ganz gewiß, diesmal, die Rettung —

„Wiesbaden" liegt stark nach Steuerbord über. Noch sind die fernen Punkte nicht merklich gewachsen — sie scheinen, seltsam, wieder kleiner zu werden — da gurgelt es unheimlich drohend im Rumpf der

„Wiesbaden". Der Kreuzer kentert, noch langsam. Auf einmal wird aus dem mählichen Neigen ein schnelleres Kippen. Die Männer bringen das Floß zu Wasser. Springen, rutschen, fallen vom schrägen Deck auf das schwanke Holz zu. Erreichen es nicht. Schwimmen mit ein paar Stößen heran, die ihre letzte Kraft verzehren. Verwundete Kameraden, auf Deck erschöpft eingeschlafen, gleiten ins Wasser.

„Wiesbaden" sinkt, zögernd, als müsse sie immer noch standhaft bleiben: der Rumpf, das Trümmergewirr, das Aufbauten hieß, die Masten und — hoch an der Gaffel die Flagge. Wie eine letzte Mahnung, hart und tapfer zu sein, weht die Flagge. Ergreifender Gruß an die paar auf dem Floß. Vermächtnis für Deutschland.

„Wiesbaden" ruht auf dem Grund der Nordsee. Blasen steigen auf. Das ewige Meer wogt weiter —

„Wo ist der Erste Offizier?!" Die Schwimmenden suchen. Noch eben haben sie ihn gesehen. Ihm ist ein Arm vollständig zerschmettert. Er soll mit aufs Floß! Zehn Mann kann es halten. Ihr Erster Offizier, den sie so verehren. Für den die Letzten bis eben noch so treu gesorgt haben, damit er am Leben bliebe. Er ist außer Sicht gekommen! Die See gibt ihn nicht wieder her — —

Der Seegang ist stärker geworden. Für Schwache ist die Lebensfrist gekürzt.

Einer läßt los. Keine Kraft mehr in dem verwundeten Körper. Und wieder einer. Niemand kann helfen. Läßt einer los, um den andern zu

retten, ist es mit beiden zu Ende. Stumm sehen die Männer sich an, die paar am Floß. Die eine Frage in ihren Augen: wen holt sie jetzt, die Nordsee, die Mordsee?

Bis zum Abend treibt dieses Floß. Die andern Flöße, es waren noch zwei kleinere da, sind aus Sicht gekommen. Wie der Erste Offizier.

Am Abend sind noch zwei Mann an das gelockerte Floß geklammert. Die vorher dabei waren, fielen wie reife Früchte ab, und verschwanden lautlos.

Sie machen einer dem andern Hoffnung, die zwei. Sprechen von den Torpedobooten, die kommen werden, sie retten.

Schwach, so schwach sind sie, von Kampf und Grauen, von oft zerschlagenen Hoffnungen und vom zermürbenden Wasser des Meeres, vom Rauschen der kleinen schaumigen Wogenköpfe, das ihnen jetzt wie abgründig tiefes gehässiges Zischen in die Ohren peitscht.

„Nur keinen Sturm, Gott im Himmel," beten sie. Sie sprechen. Sie schweigen. Machen sich Hoffnung.

Eine ganze Nacht halten sie aus. Wie lange noch? Sie stützen sich gegenseitig, behutsam wie Mutter das Kind, die derben Männer. Flüstern, rufen, schreien sich zu: „Halt durch, wir werden gerettet, Kamerad! Gerettet, hörst du? Bestimmt."

Neue Hoffnung am nächsten Morgen, zur selben Stunde wie gestern. Gestern? Vor Jahren war das!

Torpedoboote! Torpedoboote? Wo sind sie, wo? Fort. Fort? Ist das der Wahnsinn?! Kein Boot zu entdecken — —

Wieder vergebens. Sollen auch diese zwei noch verschwinden, damit keiner Kunde bringen kann vom Kreuzer „Wiesbaden?"

„Land!!" schreit der eine. Land? Trugbilder, die den Verstand unterwühlen. Immer wieder Hoffnung, immer wieder zerstört. Was hält ein Mensch aus? Sehr viel hält er aus — —

„Drei Dampfer!!"

„Drei — Dam—pfer?"

Wahrheit, Wahrheit! Die Dampfer halten den Blicken stand, die lange zu ihnen hinüberbohren. Wirkliche Dampfer!

Aber die sehen kein Winken. Sind viel zu fern von dem winzigen Floß, das jede Welle vor Blicken versteckt. Verschwinden. Vorbei. Drei Dampfer —

Was hält ein Mensch aus? Hunger, Durst, Wunden, Schmerzen? Ja. Hundertmal vernichtete Hoffnung, einen Tag, eine Nacht, und noch einen Tag? Auch das hält er aus. Der Mensch.

Der Mensch. Nur noch ein Mensch ist jetzt auf dem Floß! Kamerad konnte nicht wieder hoch, als das Gestell gekentert ist wie schon so oft. Er treibt ab, schwimmt, lacht und singt. Lacht? Singt?

Singt!! Ist das Irrsinn? Gott!? Der andere betet um seinen Verstand. Um wessen Verstand? Weiß nicht, ob er träumt oder wacht.

Möwen krächzen widrig. Der Kamerad, der sang, ist nicht mehr.

Der eine hängt über dem Floß. Gedanken so stumpf, Körper so schwach, daß er nicht begreift, was ihn oben hält. Seine Hände und Arme? Oder ein Wunder?

Tote sieht er vorüberziehen, lange Reihen von Toten und Sterbenden, wie sie im Hagel des Stahls auf „Wiesbaden" stürzten. Tote in Reihen. Dann blühende Gärten, frohe lachende junge Mädchen. Dampfer — drei Dampfer, dreihundert Dampfer. Drei—hun—dert — —

Nachmittag — Abend? Ist einerlei. Was hält ihn am Floß? Warum läßt er nicht los, sich ins kühle Grab des Meeres zu betten? Alles zu vergessen: Kameraden im sprühenden Stahl und Feuerstrahl? Den Kameraden, der singend verschwand?

Er glaubt einen Dampfer zu sehen. Dampfer, haha! Rafft sich zusammen. Winkt mit der Mütze des singenden — sungenen? — gesunkenen Kameraden.

Ein Dampfer? Ein Dampfer. Kein Dampfer! Ein riesiger Bug, dicht vor seinem Gesicht? Haha! Lüge, Lüge, abscheulicher Trug. Es wird dunkel — —

Er wacht auf. Augen wie ein erschrecktes Kind, das zum erstenmal sieht. Ist gerettet nach achtunddreißigstündigem Treiben auf einem Holz.

Ein Dampfer „Willi", aus Norwegen, hat ihn gefischt. Den Oberheizer. Den einzigen Lebenden von SMS „Wiesbaden" — —

*

Drei Uhr früh, als „Wiesbaden“ sinkt. Noch immer ist Admiral Jellicoe in dem Glauben, die deutsche Flotte befinde sich achteraus von seinem Gros. In Nordwest. Seit halb eins hat ihn keinerlei Meldung mehr von seinen hundertundvierzig Schiffen erreicht.

Starke Nerven muß Sir John Jellicoe besitzen: wie er so gelassen darauf vertraut, daß alle Rädchen des Uhrwerks Grand Fleet sich richtig und ungehemmt drehen: In der Nacht. Wenn etwas nicht stimmte, käme doch Meldung.

Hätte das Gros des Gegners das englische Gros an irgendeinem Punkt auch nur berührt, das allein spräche dafür, daß etwas nicht stimmt.

Darin hat Admiral Jellicoe recht. Er irrt nur in einem: daß solche Berührung ihm selbstverständlich, ganz selbstverständlich gemeldet sein müßte. Da irrt er. Nicht „Valiant“, die sogar zwei Schiffe der Klasse „Westfalen“ beobachtet hat, auch nicht „Malaya“ haben gemeldet. Und nicht einer der zahlreichen Zerstörer, die auf deutsche Linienschiffe trafen — und wie! — hat ernstlich Versuche zum Melden gemacht. Auch „Champion“, Flottillenführerschiff, hat keine Meldung von dem Treffen in der Dämmerung gegeben. Nicht allein Beatty ist also „sparsam“ mit Meldungen gewesen.

Nur „Faulknor“ hat sogleich gefunkt. Doch auch den triumphierenden Funkruf des „Faulknor“ hat Admiral Jellicoe nicht erhalten: „Feindliche Schlachtflotte steuert Südost. Läuft südwestlich

von mir. Meine Position zehn Meilen hinter dem ersten Schlachtschiffgeschwader."

Diesen Funk, der „Urgent! Priority!" schreit, haben deutsche F. T.'s, scharf dazwischen tickend, gestört. Dennoch ist merkwürdig, daß nicht andere englische Schiffe den Funkspruch aufgefangen haben. Diese einzige von den so wichtigen Meldungen, die andere Einheiten ihrem Commander-in-Chief zu geben — versäumten.

Admiral Jellicoe weiß nicht, daß der Feind bereits im Osten von ihm steht, statt im Nordwesten. Den Gedanken, Scheer könne schnurgeraden Weges die Grand Fleet durchstoßen, zieht er, der Stratege der abwartenden Vorsicht, als undenkbar nicht in Betracht.

Er überlegt eine Weile, trommelt auf der Karte.

„Keine Nachricht. Nichts Neues. Der Gegner steht also noch hinter uns. Kommt bis halb vier keine Meldung, daß er gesichtet worden ist, wird die Grand Fleet auf Nordkurs gelegt. Gefechtskiellinie."

Sein Stab nimmt's zur Kenntnis und veranlaßt das weitere.

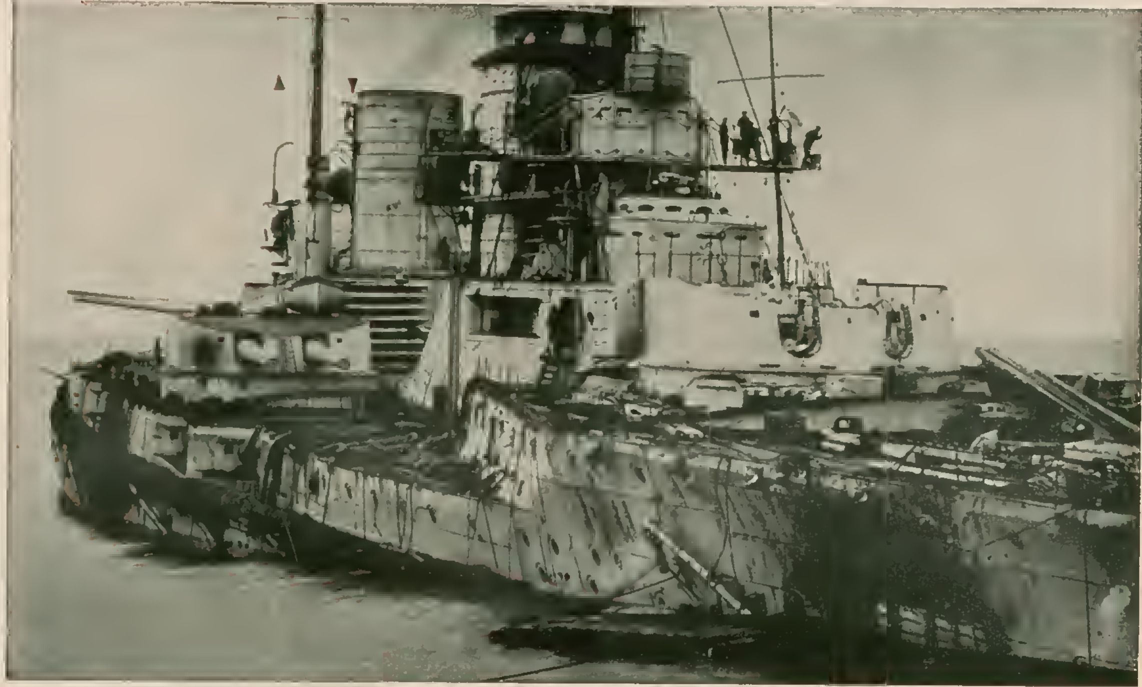
„Werden versuchen, Scheer abzuschneiden," sagt Admiral Jellicoe.

Nicht ein einziges aus einer recht großen Zahl von starken Ferngläsern und Sehrohren auf deutscher Seite hat bei Hellwerden etwas vom Gros der Grand Fleet gesehen!

Jellicoe hat noch vor drei aus England den Funkbescheid empfangen, daß deutsche U-Boote Befehl zum Auslaufen erhalten haben.

Kleiner Kreuzer S M S „Rostock“

Linienschiff S M S „Oldenburg“ im Nachtkampf (Gemälde von Claus Bergen)



Was deutsche Schlachtkreuzer aushielten: die von vielen Artillerietreffern und einem Torpedotreffer verwüstete „Seydlitz", die der Kommandant in meisterhaft seemännischer Geschicklichkeit und eiserner Energie seiner gesamten Besatzung in den Heimathafen brachte

Admiral Beatty vermutet die Deutschen zwar auch noch hinten, aber weiter westlich. Er ist besorgt, sie könnten in größerem Bogen über West nach Süd die Grand Fleet umlaufen. Entschließt sich daher, südwestwärts aufzuklären. Als er die Genehmigung Jellicoes für den Südwestkurs einholen will, ist es halb vier. Ein Befehl vom Flottenchef verlangt: „Schlachtkreuzer nach Norden schwenken." Admiral Beatty schwenkt nach Norden. Die Grand Fleet hat nach Norden geschwenkt.

„Marlborough", die die Marschfahrt nicht halten konnte, fehlt. Fehlt nicht allein. Ihr ganzes Geschwader liegt weit zurück. Wie auch die meisten Kleinen Kreuzer und Zerstörer noch nicht ans Gros aufgeschlossen und nicht zu erblicken sind. Sehr verstreut ist die riesige britische Flotte bei Anbruch des Tages.

Die Linie von Zerstörern und Aufklärungskreuzern entblößt, vier wertvolle Großkampfschiffe meilenweit zurück! Sehr unvollkommene Formation, um einen schlagstarken Gegner zu treffen.

Admiral Jellicoe hat wohl daran gedacht, nach Hornsriff zu gehen, da dieses Gebiet die größte Wahrscheinlichkeit bietet zum Treffen. Aber so — mit einer in vier Gruppen zerfallenen Flotte? Mit 18 Linienschiffen allein?

Der Beschluß ist gefaßt: Kurs Nord. Die Aussicht auf einen neuen „glorious first of June" ist verloren. Grand Fleet auf Nordkurs — —

*

Drei Uhr. Die Stunde zwischen Nacht und Tag, in der sich die Ereignisse häufen.

Diese Stunde bringt das Ende für „Lützow". „Lützow", der wie ein Löwe kämpfte. Unter Hipper, dem hervorragenden Kreuzerführer, mit seinem tüchtigen Kommandanten Harder; mit Paschen, dem vorzüglichen Leiter der Artillerie; Prentzel, dem stets zuverlässigen Navigationsoffizier; Raeder, dem klugen, wachsamen Stabschef. Und mit einer Mannschaft, die, wie die Mannschaften aller Schlachtkreuzer Hippers, ganz hervorragend durchgehalten hat.

Ein sehr bitterer Entschluß, den Kapitän Harder zu fassen hat: sein Schiff versenken! Das ist unumgänglich notwendig geworden, sollen nicht über tausend Menschenleben zwecklos gefährdet werden. Dennoch: es kostet einen gewaltigen Ruck, dieses auszusprechen. „Schiff versenken. Torpedoboote Besatzung bergen." Wenn es auch schon zwanzigmal erwogen ist, weil jede Minute den Untergang näherbringt.

„Lützow" hat gar kein Vorschiff mehr. Bis über den Göschstock liegt es im Wasser. Die Decke des vorderen Panzerturms ragt wie eine Insel heraus. Tiefgang vorn 17 Meter, 8 Meter mehr als normal! Achttausend Tonnen Wasser im Schiff, gleich hundertundsechzigtausend Zentner. Und nicht herauszubringen.

Wie haben sie gekämpft gegen das Wasser! Erbitterter noch als gegen den Feind. Die See ist zu stark, wenn sie erst breiten Eingang findet. Ist unbesiegbar. Sie verdient solchen Namen, die See.

Nicht aber ein Schiff. Ein Schiff ist ein Wesen. Wesen sind sterblich, besiegbar.

Soll „Lützow" in Feindeshand fallen? Niemals! Allein dieser Gedanke vermag den harten Entschluß erträglich zu machen. Dieses Schiff in die Hände des Feindes? Das Flaggschiff der Ersten Aufklärungsgruppe, nach seinem, nach ihrem wunderbaren, furchtbaren Kampf? Unmöglich.

Kapitän Harder hat schon über den Achtersteven steuern lassen, um das Schiff rückwärts einzubringen, weil es anders nicht weiterging. Umsonst auch das. Die Schrauben schlugen aus dem Wasser ins Leere.

Ganz Gewaltiges kann dieser deutsche Schiffbau vertragen, aber die See zieht eine Grenze. Vierundzwanzig schwere Treffer, wüste Zerstörung, das halbe Schiff unter Wasser.

„Feuer aus." Schon dieser Befehl an die Maschine ist schwer. Wie ein Nachruf.

Vier Torpedoboote sind längsseit gekommen. Die Besatzung der „Lützow" ist auf dem Achterdeck angetreten. Vieler Worte bedarf es nicht, jeder weiß, und keinem ist zumut nach einer großen Rede. Paar Worte. Kurz, rauh, aus wehen Herzen, brausen drei Hurras auf seine Majestät und auf „Lützow" über Deck. Hallen nach über See, eigenartig gepreßt.

Die Verwundeten werden umgeschifft. Die Besatzung verläßt ruhig, geordnet ihr Schiff. So leise geht das, all die robusten Seeleute — —

Die Offiziere. Schweigsam. Der Kommandant. Seine Mundwinkel zucken.

Bis zur Brücke liegt „Lützow“ bereits im Wasser. Wenn das nicht Zeit ist —!

Die vier Boote legen ab. „G 38“ hat Auftrag: zwei Torpedos. Die Fangschüsse. Blicke verfolgen, beinah mit Haß, dies „G 38“, das Abstand nimmt.

Nie sind Torpedos mit weniger Freude, nein: mit größerem Kummer hinausgejagt worden.

Rums. Rums. Dumpf, düster. Detonation.

Hände an Mützen. Gesenkte Köpfe. Verbissene Gesichter. Männer und weinen?!

Der Freund, der liebe Freund „Lützow“ in Sonne und Frieden — Kämpe, Kamerad „Lützow“ in Tod und Not, sinkt — —

Zwei Minuten. Die Flagge weht, verschwindet. Hände fallen von den Mützen. Hände wischen und bohren in den Augen, als sei viel Staub hineingeflogen — —

Voran, die Torpedoboote! Äußerste Kraft!

Kleiner Kreuzer „Elbing“, auch deine Stunde hat, um drei Uhr am 1. Juni, geschlagen.

Mit größter Hingebung haben auch auf „Elbing“ Mannschaft und Offiziere, allen voran der Kommandant Madlung, gemeinsam ums Leben ihres Schiffes gerungen. Um es nur schwimmfähig zu halten, damit es vielleicht noch eingeschleppt werden kann. An Fahren mit eigener Kraft ist nicht mehr zu denken.

Maschinenraum voll Wasser, Turbinen festgelaufen. Da ist nichts zu machen, auf offener See. Aber schwimmfähig halten —

„S 53" kommt vorbeigerauscht. Winkspruch an das Boot. Es macht fest, übernimmt die Besatzung, fast fünfhundert Mann. Drei Hurras auf ihr Schiff, dann sind sie von Bord.

Den Ersten, den Torpedooffizier, einige Mann Sprenggruppe, ein paar für den Kutter behält Fregattenkapitän Madlung auf „Elbing".

„S 53" entschwindet mit den fünfhundert schnell, in Richtung auf die dänische Küste. Schnelligkeit ist für den Abschied das Beste. Auch von den Männern der „Elbing" haben plötzlich manche an ihren Augen zu scheuern. Andere schnauben, als gelte es eine Welt von Gleichgültigkeit zu beweisen, laut in ein vom Kampf verdrecktes Taschentuch. Einige, noch männlicher in der Gebärde, spucken „ruhig" über Bord. Alle sind überzeugt, daß sie „Elbing" nicht wiedersehen.

Alles versucht Kapitän Madlung mit seiner Schar. Sie wollen „Elbing" zum Segelschiff machen. Ja, sie beginnen, ohne zu lachen, ein Notsegel zu setzen. Der Wind kommt aus West, die Küste liegt Ost. Vielleicht geht es bis dahin, mit recht großem Segel? Unter Land muß das Schiff, und wenn sie es auf den Sand treiben lassen müssen. Dann kann es doch später abgeschleppt werden.

Die Küste liegt sechzig Meilen entfernt. Das will der Kommandant segelnd schaffen.

Es soll nicht sein. Feindliche Zerstörer tauchen im Süden über die Kimm. Drei Uhr. Eine halbe Stunde haben die Männer gearbeitet wie besessen, waren bald mit ihren Vorrichtungen fertig. Zu spät. Das Schiff in die Hand der Gegner? Auch ohne Besatzung ganz ausgeschlossen.

„Sprengkapseln anschlagen!“

Das wird schnell besorgt. Unter Schimpfen verbergen sich andre Gedanken.

Von Bord. Still besteigt die kleine Gruppe den Kutter. Schon kracht es im Innern von „Elbing“.

Hände an Mützen.

Der Kutter entfernt sich.

Ein Feind aus anderer Richtung, Zerstörer oder ein Kleiner Kreuzer, feuert von fern Salven auf die sinkende „Elbing“. Madlung lacht bitter:

„Keine Sorge, sie sinkt schon. Aber gottlob, bevor ihr heran seid, meine Herren Feinde.“

Starrt Sekunden auf „Elbing“ und wendet sich ab.

Der Kutter stößt in ein Gebiet, in dem zahlreiche Schiffbrüchige treiben. Einen der Hilflosen, den Arzt der „Tipperary“, können sie noch dem Meere entreißen. Wollen sie der Gefangenschaft entgehen, so müssen sie eilen. Sie kommen weit. Um acht Uhr früh nimmt sie ein Fischdampfer aus Holland über.

Inzwischen ist ihr Kreuzer längst versunken.

*

Kleiner Kreuzer „Rostock“. Sein Schicksal ist ungewiß. Fregattenkapitän Feldmann hat das Schiff nach dem Torpedotreffer noch eine Weile in Fahrt gehalten, bis die Turbinen, vom Seewasser versalzt, zum Stehen kamen.

Den Ingenieuren ist es gelungen, sie wieder in langsamen Lauf zu setzen. Von „S 54“ geschleppt, schafft „Rostock“ immerhin zehn Meilen Fahrt. Zwei weitere Boote, „V 71“ und „V 73“, schließen sich an, um den kleinen Schleppzug zu schützen. Sie wollen die Deutsche Bucht ansteuern, „Rostock“ heimbringen.

Die mit Männern vollgepfropften Boote „G 37“, „G 38“, „G 40“ und „V 45“, die „Lützows“ Besatzung übernommen haben, geraten noch in Gefecht.

Zwei englische Zerstörer dampfen mit hoher Fahrt auf die überlasteten Boote los. Bedrückende Lage. Der Gegner ist stark überlegen, in diesem besonderen Fall.

Kaltes Blut des Führers der Gruppe, Kapitänleutnant Beitzen, meistert die Situation. Er dreht sofort zum Angriff den Zerstörern entgegen, entschlossen, mit Schnellfeuer und flachen Torpedoschüssen zu schlagen, ehe noch der Feind den Zustand der Boote deutlich erkennt.

Der schnelle Ansturm macht die Zerstörer stutzig. „V 45“ jagt gegen sie einen Torpedo. Im heftigen

Schnellfeuer, im Passiergefecht, drehen die Engländer ab.

Es ist gut gegangen. Fünfzehnhundert Mann vor einem sehr fraglichen Ende bewahrt.

Eine Stunde sind die vier unbehelligt weiter auf Hornsriff gezogen. Da kommt ihnen Flottillenführer „Champion“ mit vier Zerstörern entgegen. Eine ganz besonders brenzliche Lage. Das gibt ein Desaster.

Beitzen ist anderer Ansicht: die beste Verteidigung der Angriff! Der Geist von Scheer und Hipper.

Sie brausen los auf den Feind, eröffnen den Kampf mit Torpedos von „G 40“ und „V 45“ und mit „rapid salvoes“ der kleinen Geschütze.

Auf dem einen Engländer kracht Explosion, auf einem zweiten brennt es, — die vier kräftigen Gegner laufen bereits davon.

Beitzen lacht. „Habe ich's nicht gleich gesagt?“ Ein guter Beschützer der Kameraden vom Großen, die auf den Booten weder Platz noch Gelegenheit haben, in einem Kampf mitzuwirken.

„G 40“, in einer Turbine verletzt, wird in Schlepp genommen.

Rührend geradezu, wie die kleinen Schwarzen sich mit ihrer Belastung abquälen. Die Art dieses Beitzen macht allen Freude, die Männer von „Lützow“ können schon beinah wieder lachen.

Ein Leck hat „G 40" auch, nicht zu knapp. Groß wie ein Familienkaffeetisch. Sie bringen das Boot zum Krängen und dichten in aller Gemütsruhe, dabei aber „plenty fix", den Schaden.

Der Seegang ist inzwischen gewachsen. Die kleinen Boote spüren ihn ziemlich. Die Schlepptrosse bricht nicht weniger als siebenmal, aber Beitzen hat Männer genug, die gern helfend zupacken.

Endlich sind die vier Boote in der erkämpften Sicherheit. Das zweite Gefecht war um halb fünf gewesen.

Admiral Scheer steht, wie er bestimmt hat, am hellen Morgen, um vier Uhr, mit der geschlossenen Hochseeflotte dicht bei Hornsriff.

Einige Stunden vorher sind mehrere Luftschiffe zur Aufklärung über der Nordsee aufgestiegen. Zwei von ihnen geben, um diese Zeit über dem Kampfgebiet stehend, überraschende Meldungen ab:

Etwa 4 Uhr 20 hat „L 24" zahlreiche feindliche Streitkräfte, unter diesen zwölf Großkampfschiffe, in der Jammerbucht an der nordjütischen Küste gesichtet.

Aus dieser Meldung zieht Scheer, da die Flotte während der Nacht vom englischen Gros nichts gesehen und nichts gespürt hat, den sehr naheliegenden Schluß, daß Admiral Jellicoe sein Gros, um nächtlichen Torpedoattacken zu entgehen, weit nach Norden geführt habe, mit der Absicht, erst bei Tage wieder aufzuklären.

Luftschiff „L 11“ sichtet weit nordwestlich von Helgoland auch einen starken Verband, der auf Nordkurs liegt. Nach dem, was Scheer vom Stand der feindlichen Flotte, auf Grund der Meldung von „L 24“, vermutet, ergänzt er, daß es sich bei diesen Kräften um die englische Reserve handelt, die Jellicoe aus Harwich zur Verstärkung seines vor Nordjütland stehenden Gros heranholt.

Obwohl aus diesen Meldungen für ihn hervorgeht, daß der Gegner mit seinen Streitkräften in erheblichen Entfernungen liegt, bleibt Scheer noch bereit, um beim ersten Anzeichen vom Auftreten feindlicher Verbände den Kampf wieder aufzunehmen.

Die Luftschiffe haben, bei niedrig liegender Wolkendecke und starken Nebeln, nur strichweise kleine Flächen der Nordsee klar übersehen können.

Groß ist die Sorge des Flottenchefs um „Lützow“, von der er seit zweieinhalb Stunden nichts mehr gehört hat. Bald nach vier meldet ihm „G 40“, daß „Lützow“ versenkt worden sei.

Den übrigen Schlachtkreuzern — „Moltke“ ist wieder zur Flotte gelangt —, von denen insbesondere die schwerstens beschädigte „Seydlitz“ für neue Kämpfe nicht mehr in Ansatz gebracht werden kann, hat er soeben die Rückkehr nach Wilhelmshaven befohlen. Bald darauf auch dem II. Geschwader, dessen schwächere Schiffe er keinem Großkampf mehr aussetzen will.

Weder die hoch im Norden noch die in Nordwest gesichteten feindlichen Verbände lassen den

Schluß zu, daß der Feind auch nur die geringste Absicht hegt, sich zu neuem Kampf zu stellen. Weder britische Kreuzer noch Zerstörer sind seit Tagesanbruch in weitem Umkreis des deutschen Gros erschienen. Und Jellicoe verfügt über rund hundert leichte Kräfte zur Aufklärung und Sicherung!

Schnelle Aufklärungskreuzer, die nach allen Richtungen hin den Feind hätten suchen können, besitzt die deutsche Flotte nur wenige.

Besonders ungünstig für Vorstöße und Kämpfe ohne genügende Fühlungnahme durch Aufklärungsgruppen entwickelt sich das Wetter. Die Luft ist so diesig, daß der Blick kaum über eine Geschwaderlänge hinausreicht.

Nachdem er die Flotte über eine Stunde kampfklar, in Gefechtskiellinie, unweit Hornsriff gehalten hat, ohne die geringsten Anzeichen vom Feind zu entdecken, gibt Scheer den Befehl, einzulaufen. Eine Behauptung des Kampffeldes hat im Seekrieg nur dann Sinn und Wert, wenn Gefechtsberührung mit dem Gegner besteht. Daß sie nicht besteht, beraubt die englische Flotte, die trotz der großen Anzahl ihrer Aufklärungskräfte die Fühlung verloren hat, der letzten Möglichkeit zu einem Schlag auf den Feind.

Die deutsche Flotte nimmt nach 5 Uhr Richtung auf Wilhelmshaven, während Admiral Jellicoe mit seiner zerstreuten Grand Fleet erheblich weiter im Norden nach dem Gegner sucht, da er noch immer glaubt, zwischen ihm und seiner Basis zu stehen — —

*

Der Kommandant des Kreuzers „Rostock", der von „S 54" geschleppt und von „V 71" und „V 73" begleitet wird, glaubt sein kampfunfähiges Schiff bereits in Sicherheit, da tauchen von Südwesten plötzlich zwei feindliche Kleine Kreuzer auf. Das Gefecht mit ihnen anzunehmen, wäre ein hoffnungsloses Beginnen.

Noch zögert der Kommandant, sein Schiff zu versenken, als ihn eine Meldung des Luftschiffs „L 11" erreicht, daß ein ganzes englisches Geschwader sich in Richtung auf „Rostock", die vom deutschen Gros weit entfernt ist, bewege.

Die Kleinen Kreuzer kommen bereits gefährlich nahe. Nun hilft nichts mehr. „Rostock" darf den Feinden nicht in die Hände fallen; die Besatzung soll nicht auf dem lahmen Schiff zusammengeknallt und gefangen werden.

Der Kommandant läßt Rauchschleier legen, und noch einmal wird der Leichtsinn von „Lion" für eine deutsche Schiffsführung wertvoll: „Rostock" macht wiederholt das britische Erkennungssignal, das die anlaufenden Kreuzer täuscht, indes „Rostocks" Besatzung von den Torpedobooten übernommen wird.

Die Sprengkapseln sind angeschlagen. Die beiden V-Boote jagen Torpedos auf das Schiff, um sein Ende zu beschleunigen, und brausen davon, auf die Küste zu.

Die Engländer sind nicht zu Schuß gekommen, weder auf „Rostock" noch auf die Torpedoboote.

Kreuzer „Rostock" sinkt gegen halb sechs.

*

Die letzten deutschen Schüsse, auf eine Gruppe feindlicher Zerstörer, sind um halb fünf gefallen, von den beherzt angreifenden Torpedobooten, die die Besatzung der „Lützow“ an Bord haben. Die letzten Schüsse auf den Feind in der gewaltigen Seeschlacht, zwölf Stunden nach ihrem Beginn.

Auch diese fünf britischen Zerstörer, viel stärker als die vier deutschen, sind ihren Gegnern nicht gefolgt — —

Die Flotten haben keinerlei Fühlung mehr. Die Schlacht vorm Skagerrak ist zu Ende — —

Admiral Scheer hat die deutsche Flotte zum Einsatz gebracht gegen die mächtigste Seemacht der Welt, hat ihren Vorrang schwer erschüttert, mit seinem wuchtigen Angriff bei Tage und seinem kühnen Durchbruch bei Nacht alle Pläne des Gegners zerrüttet. Der an Schiffszahl und Bewaffnung erheblich stärkere Feind hat das Gefühl seiner Überlegenheit verloren. Er hat weder bei Tage noch nach Ablauf der Nacht gewagt, der deutschen Flotte zu folgen, ein neues Treffen herauszufordern — —

Der englische Nachrichtendienst hat auch während der Nacht verschiedenes ermittelt, aber Sir Jellicoe erfährt erst um 5 Uhr 15, als er schon lange auf Nordkurs liegt, von der Admiralität, daß die deutsche Hochseeflotte um 4 Uhr nur sechzehn Meilen von Hornsriff stand!

Seit halb vier schon zieht die Grand Fleet zurück über den riesigen Schauplatz der Schlacht. Auf dem Rückmarsch müssen die Geschwader sich hüten, nicht auf die Wracks von eigenen Schiffen zu laufen, die ein Gegner vernichtet hat, in dessen Kühnheit und Schlagkraft die Engländer sich so sehr verrechnet haben.

Englands Große Flotte dampft durch ein Gebiet zurück, das übersät ist von den traurigen Überbleibseln der Schlacht, die für sie so schwer enttäuschend verlief.

Auf einer ungeheuren Meeresfläche treiben an diesem Himmelfahrtstag, vor Jütlands Küste und gegen das Skagerrak, in den Wogen zwischen Trümmern, zersplitterten Booten, auf Flößen, in Rettungsringen und Schwimmwesten noch viele schiffbrüchige Engländer, und viele Tote beider Flotten, die tapfer für ihr Vaterland kämpften.

Einer nach dem andern ist in dunkler Nacht einsam untergegangen, von Wunden geschwächt, von der Kälte des Wassers erstarrt. Andere vermögen sich, an Trümmer geklammert, zu halten, und werden von Schiffen der heimkehrenden Flotte gerettet.

Deutsche Torpedoboote, die vergeblich Fühlung mit der Grand Fleet zu finden suchten, haben noch Kameraden aufgefischt und alle Gegner, die sie erreichen konnten. Nicht ein Deutscher aber ist Gefangener des Feindes geworden.

Erst am späten Vormittag findet sich Jellicoes Flotte wieder zusammen.

Bei ihrer Rückfahrt läßt sie auf dem Grunde der Nordsee eine Kette gefallener Kämpfer zurück. Nach britischem Brauch werden die Toten der Seeschlacht in See bestattet: in ihre Hängematte genäht, je ein Geschoß an beiden Enden befestigt, das die Körper hinabzieht ins nasse Grab. So folgen den Tausenden, die mit ihren Schiffen sanken, noch Hunderte in den Hängematten. — —

Zwei Schiffe der Grand Fleet müssen noch sterben. „Sparrowhawk" sinkt um neun Uhr morgens, „Warrior" wird später in sinkendem Zustand aufgegeben. Die Besatzungen gerettet.

„Warspite" schafft nur mit äußerster Mühe den Weg bis zum Hafen.

„New Zealand", die an den heftigen Gefechten der Schlachtkreuzer dauernd beteiligt war, hat als einziges von diesen hart mitgenommenen Schiffen nur geringe Kampfschäden; hat nicht einen Toten, keinen Verwundeten.

Die deutsche Hochseeflotte kehrt heim. Die Schlacht vorm Skagerrak ist der Ehrentag der jungen deutschen Seemacht geworden.

Admiral Reinhard Scheer hat diese Flotte hinausgeführt und mit ihr in einer gewaltigen Schlacht einen Gegner geschlagen, der die natürlichen Vorteile der Stellung, eine überlegene Masse von Schiffen

und Vorteile des Zufalls auf seiner Seite hatte. Scheer hat bewiesen, daß Können mit Kühnheit verbunden Großes vollbringt.

Die Schlacht hat gezeigt, daß er die deutsche Flotte in überlegener Ruhe, mit eisernem Willen, durch die gefährlichsten Lagen geführt und den Verlauf der Kämpfe nach seinem Willen bestimmt hat. — —

Die gründliche Schulung der Mannschaften, ihre sichere Leitung durch die Offiziere, die Leistung der Artillerie, die Fahrkunst, die Durchbildung für den Nachtkampf, die große Beweglichkeit der mächtigen Geschwaderlinie, und nicht zuletzt das ausgezeichnete Schiffsmaterial, haben eine ungeheure Probe glänzend bestanden.

Die deutsche Hochseeflotte kehrt heim. Für die Besatzungen sämtlicher Schiffe gilt, was der Kommandant der „Lützow" von der seinen sagte, im Sinne aller Kommandanten und Offiziere: daß die Beweise ihrer kämpferischen Tugenden in seinem Herzen unauslöschlichen Stolz hinterlassen, solche Menschen führen zu dürfen.

Die deutsche Hochseeflotte kehrt heim. Erst jetzt, auf dem Wege zum Hafen, kommt den Kämpfern recht zum Bewußtsein, wie tief erschöpft sie sind. Über zwölf Stunden auf den Gefechtsstationen; an den Maschinen und Kesseln, in härtester Arbeit, so mancher noch länger. Da fällt, wer nicht gebraucht wird, sofort in bleiernen Schlaf. Auf den zerschossenen Schiffen gibt es noch lange schwere Last.

Auf den Schlachtkreuzern vor allen haben die Männer bittere Mühe. Die schwerste auf „Seydlitz", die furchtbar zernarbt ist. Mit übermenschlicher Anstrengung kämpft die Besatzung, ihr Schiff, das, von einundzwanzig Volltreffern zerschlagen, durch über fünftausend Tonnen Wasser im Vorschiff tiefer und tiefer gedrückt wird, zu erhalten. In unbeugsamer Zähigkeit gelingt es Kapitän zur See v. Egidy und seinen Offizieren, in fast vierundzwanzig Stunden mühsamster Fahrt, streckenweise über den Achtersteven, „Seydlitz" bis in die Jade zu bugsieren. Das Vorschiff, nur von dem wasserfreien Torpedobreitseitraum getragen, liegt bis über das Bugwappen, das drei Fische darstellt, im Wasser. Der Schiffskörper beginnt sich zu verbiegen unter den ungleich wirkenden Lasten und dem Arbeiten der See in den riesigen Lecks. Die wackeren Männer schaffen Unglaubliches. „Seydlitz" wird vor dem Untergang bewahrt. Ein Meisterstück seemännischen Könnens.

Schiff nach Schiff passiert die Straße in den Minenfeldern und gelangt in den Hafen. „Seydlitz" kommt erst am nächsten Tage. Der vielgeprüfte zähe Recke.

*

Die Schlacht in Zahlen:

Das Stärkeverhältnis:

	Großlinienschiffe	Schlachtkreuzer	Ältere Linienschiffe
England:	28	9	—
Deutschland:	16	5	6

	Panzerkreuzer	Kleine Kreuzer	Flottillenführer
England:	8	26	6
Deutschland:	—	11	—

	Zerstörer	Flugzeugträger
England:	73	1
Deutschland:	61	—

151 Schiffe der Engländer mit 60000 Mann und rund 1850 Geschützen! 99 Schiffe der Deutschen mit 45000 Mann und 1194 Geschützen! 250 Schiffe von zusammen fast 2000000 Tonnen Wasserverdrängung.

Die Verluste:

England: 115025 Tonnen u. 6768 Gefallene u. Verw.
Deutschland: 61180 Tonnen u. 3058 Gefallene u. Verw.

Die deutsche Flotte brachte 177 gefangene Engländer aus der Schlacht, während kein einziger Deutscher dem Feind überlassen wurde.

England verlor die Schlachtkreuzer „Indefatigable", „Queen Mary", „Invincible", die Panzerkreuzer „Defence", „Black Prince", „Warrior" und 8 Zerstörer.

Deutschland verlor den Schlachtkreuzer „Lützow", das Linienschiff „Pommern", die Kleinen Kreuzer „Wiesbaden", „Elbing", „Rostock", „Frauenlob"

und 5 Zerstörer. Von diesen sechs Schiffen wurden drei (zusammen 38500 Tonnen) erst nach der Schlacht versenkt; ihre Besatzungen gerettet.

4598 Granaten der schwersten Kaliber (30,5 bis 38 Zentimeter) verfeuerte der Engländer, 3597 schwere (28 und 30,5 Zentimeter) der Deutsche, außer Abertausenden von Geschossen der Mittelartillerie und Hunderten von Torpedos.

Sprechen die Zahlen der englischen Schiffsverluste deutlich genug für den artilleristischen Erfolg der Deutschen, so legt andererseits die Erhaltung schwerstens zerstörter Schiffe ein glänzendes Zeugnis ab für die Güte des deutschen Schiffsbaus.

Nicht ein deutsches Schiff ist unmittelbar durch feindliches Geschützfeuer verlorengegangen. Bei den Engländern, die fast das Zweieinhalbfache an Geschoßgewicht in die Schlacht werfen konnten, dagegen, außer Torpedobooten, drei Schlachtkreuzer und zwei Panzerkreuzer.

Aber schwerer als aller materielle, taktische und artilleristische Erfolg wiegt das Wagen und Wollen, das, in Admiral Scheer verkörpert, Ausdruck im heldenhaften Einsatz seiner fünfundvierzigtausend Männer fand. In der großartigen Tagesschlacht und dem todverachtenden Ansturm der Schlachtkreuzer unter Hipper und Hartog gegen den Bogen des T, im kraftvollen Vorstoß der Linienschiffe auf die doppelt so starke Schlachtreihe des Gegners, in den tapferen Attacken der Torpedoboote.

Alle haben ihr Höchstes gegeben und eine Flotte geschlagen, die seit Jahrhunderten siegsicher und unangreifbar die Meere der Welt beherrschte.

Das deutsche Amtliche Seekriegswerk hält sich vornehm und vorsichtig von einem Herausheben eigener Leistung zurück. Mit um so größerem Stolz darf es daher uns Deutsche erfüllen, wenn das Amtliche Seekriegswerk des Gegners, von dem gewiß keine Übertreibung zugunsten der anderen Seite erwartet werden konnte, von der Leistung Scheers sagt, sie sei

„Ruhmes genug, ihn den größten Flottenführern aller Zeiten ebenbürtig zur Seite zu stellen".

Deutschland dankt Scheer und den Tausenden von furchtlosen Männern, die in seinem Geist kämpften und fielen, in der großen Seeschlacht

vorm Skagerrak.

AR